Sayı 145

motor 0n

motosiklet kültürü dergisi

TEST

EURO 4 GÜNCELLEMELERİNDEN SONRA **KTM RC390**

TÜR[illegible]EN ÇOK SATAN MOTOSİKLET DERGİSİ

motoron.com.tr Ağustos 2017/08 10 TL (KKTC 12,5 TL)

Altın Elbiseli Adam **Barkın Bayoğlu** Anısına Poster

TEST

2017 HONDA X ADV

RÖPORTAJ

Karşıyaka Belediye Başkanı **Hüseyin Mutlu Akpınar**

GEZİ

PERVİN OZULU

CALIFORNIA SUPERBIKE SCHOOL™

INTERCITY ISTANBULPARK CSS 2017 EĞİTİMİ

ISSN 1305-6581

ALSAK ALSAK 50 BİNE NE ALSAK?

Honda Africa Twin mi, Yamaha Tracer 900 mü yoksa Yamaha Super Tenere 1200 mü?

Showroom • Sizden Gelenler • Haberler; Motosiklet Dünyasında Neler Oluyor? • Yazarlar • "0" Km Motosiklet Fiyat Listesi

ÖZEN

www.ozenmotor.com

instagram.com/ozenmotorr

facebook.com/ozenmotorr

TCX
FOCUS ON BOOTS
PERFORMANS
SAFETY
QUALITY
INNOVATE
PROTECTION
youtube.com/ozentv
twitter.com/ozenmotorr
Ürün Tanıtım videolarımızı izlemek için

SBK MOTUL

FIM SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

MOTUL MC Care Serisi
Motosiklet, motosikletçi ve ekipman bakımı için geniş bakım ürünleri serisi

POWER

THE

BİZİ TAKİP EDİN
motul.com.tr

MOTUL Powersport Serisi

İster yarışıyor olun, ister ev ile iş arasında gidip geliyor ya da eğlence için sürüyor olun, her sürüş modunun farklı ihtiyaçları vardır.

Motul'un uzmanları, tüm kulanım tarzlarına hitap eden geniş bir ürün yelpazesi geliştirmiştir. Yarış ve performanslı kullanım için, Motul 300V Factory Line Road Racing - ***ESTER*** Core® teknolojisiyle geliştirilmiş %100 sentetik yağ; seyahat ve eğlence sürüşleri için, Motul 7100 4T, %100 Sentetik-Ester yağ (API SN, JASO MA2).

PASSION

MOTUL

DÜNYAYI DURDURAN MARKA

Nerede duracağına **SEN KARAR VER!**

EN GENİŞ PARÇA AĞI | HIZLI YEDEK PARÇA TEMİNİ | MÜŞTERİ MEMNUNİYETİ | DENEYİM | KALİTE

BİZİ TAKİP EDİN

www.k-ma.com.tr

TEK YETKİLİ TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ

KAVACIK: Kavacık Mah. Çiftlik Cad. No:4/A
HASANPAŞA: Eğitim Mah. Poyraz Sok. Öğün İş Merkezi No:10/C
MASLAK: Atatürk Oto Sanayi Sitesi 1.Kısım 44. Sok. No:63
ŞİRİNEVLER: Şirinevler Mah. Tevfik Fikret Cad. No:2-1

Beykoz / İstanbul -	Tel: 0 216 693 14 30 - 31
Kadıköy / İstanbul -	Tel: 0 216 405 25 10 - 20
Maslak Sarıyer / İstanbul -	Tel: 0 212 346 43 21 - 22
Bahçelievler / İstanbul	Tel: 0 212 697 99 11 - 12 - 13

KMA®
KİLERCİ MOTORLU ARAÇLAR

YAMAHA Revs Your Heart

YAMAHA İstanbul Motosiklet Ltd. Şti.
Otoport AVM - Turgut Özal Mahallesi 68. Sokak No:46/14
Esenyurt/İstanbul · 0 850 602 07 07
www.yamaha-istanbul.com

YAMAHA GENUINE Parts & Accessories
YAMALUBE

İSTANBUL

YEDEK PARÇA

AKSESUAR

ABUS Security Tech Germany · REV'IT! · HEVIK STYLE'N PROTECTION · TCX FOCUS ON BOOTS · SHOEI · GIVI · AKRAPOVIČ

ZANDONA · Proflex · LS2 HELMETS · Tech90 · MOTUL · cardo scalarider · KAPPA

Yol tutuşuyla rakipsiz!

CAPRA RD

Anlas'ın yeni lastiği CAPRA RD ile sürüş konforu ve güvenliği en üst seviyeye çıkıyor. Capra ailesinin artırılmış sürüş ömrüne sahip bu yeni üyesi, özel tasarımı ve gelişmiş sırt karışımı ile virajlarda daha kolay yatış ve üst düzey sürüş hakimiyetine olanak sağlıyor. Su tahliyesini en etkili biçimde yapabilmeye imkan veren desen yapısıyla, ıslak zeminde de üstün bir yol tutuş performansı sergiliyor.

Capra RD ile motorunuzu hemen tanıştırın, yolun keyfini sürmeye başlayın.

CAPRA RD

anlas.com

ANLAS

motor ON
motosiklet kültürü dergisi

Derginin Adı
motoron

Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Özdem Veli Erdem
ozdem.erdem@motoron.com.tr

Editör
Cem Batırbaygil
cem.batirbaygil@motoron.com.tr

Tasarım
Detay Multimedia
www.detaymultimedia.com

İllüstrasyonlar
Mukadder Erbil

Reklam Rezervasyon
Tel: 0 216 469 44 15 - 16

Abonelik
Tel: 0 216 469 44 15 - 16

Yönetim Yeri
Detay Multimedya ve Yayıncılık
Küçükbakkalköy Mah. Yasa Sok. Zeytun Sitesi
No:43 B Blok D:1 Ataşehir / İstanbul
Tel: 0 216 469 44 15 - 16

Baskı
Özgün Ofset
Aytekin Sk. Yeşilce Mh. No:21
34418 / 4. Levent / İstanbul
Tel:0 212 280 00 09 (pbx)

Dağıtım
Merkez Dağıtım

Yayının Türü
Yaygın Yayın, Aylık, Ulusal

İletişim
www.motoron.com.tr
okuyucu@motoron.com.tr ▪ haber@motoron.com.tr

ISSN No
1305-6581

Motoron Dergisince yayımlanan ilanların sorumluluğu ilan sahiplerine aittir. Dergide yayımlanan yazıların yasal sorumluluğu yazarlarına aittir. Dergide yayımlanan yazı ve fotoğraflar kaynak gösterilse dahi kullanılamaz.

Baskı Tarihi: Ağustos 2017

Cem Batırbaygil
cem.batirbaygil@motoron.com.tr

AMAÇ VE ARAÇ PROBLEMİ!

Motosiklet bugün dünyanın pek çok metropolinde, günlük hayatın vazgeçilmez bir aracı konumunda. Paris, Roma, Atina, Pekin, Londra, Yeni Delhi, Barselona ve diğerleri… Bu ve benzeri metropollerden hangisine giderseniz gidin, hepsinin ortak bir noktası var. Kent merkezlerindeki trafik yoğunluğu ne kadar çoksa, motosikletlerin sayısı da o kadar fazladır. Trafik lambaları kırmızı yandığında ön sıraları motosikletlerin doldurduğuna ve lamba kırmızıdan yeşile döndüğünde ise tüm motosikletlerin birkaç saniye içinde gözden kaybolduğuna tanık olursunuz hep. Kent dışına çıktığınızda ise bu kez görüntü değişir. Metropollerin mitolojideki sirenler (Seirene) gibi insanı kendine çeken enerjisinden kurtulmuş, keyifle virajlara dalıp çıkan motosiklet kullanıcıları çıkar karşınıza bu defa. İki farklı ruh hali söz konusudur. Biri kentin dinamizmine ayak uydurmuş onunla yarışan rekabetçi bir ruh, diğeri ise kentten kaçıp kendini doğanın akışına bırakan özgürlükçü bir ruh.

Hangi ruh hali size daha yakın geliyor! Ya da hangisi sizi motosiklet sahibi yaptı veya yapabilir? İlki veya diğeri ve belki de ikisi birden! Neden olmasın.
Motosiklet söz konusu olduğunda sadece bir araçtan söz ediyor olamazsınız. Bir motosiklet her zaman bir motosikletten daha fazlası olmuştur. Hangi tür motosikleti seçerseniz seçin, durum değişmez. Örneğin scooter'ı ele alalım. İster, Ege sahilinde bir plajdan diğerine gidiyor olur, ister İstanbul'da bir iş toplantısına yetişmek için köprülerden birinde araçların arasında hızla ilerliyor olun. Her durumda scooter sizi eğlendirir, stresinizi alır.

Bu kez kendinizi bir enduro motosiklet üzerinde hayal edin. Altınızdaki motosikletin çevikliği, gücü ve kıvraklığı, evden işe işten eve kullanıyor da olsanız sizi sürekli maceraya davet eder. Amansız bir kışkırtıcıdır. Kendinizi hiç beklemediğiniz bir anda herşeyi geride bırakmış, arazide güneşin batışına doğru tozu dumana katarak ilerlerken bulabilirsiniz.

Hayalinizdeki motosiklet, parlak granajlarıyla göz alan bir chooper mı yoksa! Belki de aradığınız kendinize göre modifiye etmeye olanak veren bir Café Racer'dir. Bunların hiçbiri sizi heyecanlandırmıyor ve adrenalin yoksa ben yokum diyenlerdenseniz. İki motosiklet türünden birini seçebilirsiniz. Bir uçta offroad diğer uçta supersport! İki farklı uç! ikisinde de aradığınız mutlak adrenalin ise eğer, fazlasını bulacağınız garanti.

Kullananlar bilir! Sözüm bu güne kadar motosiklete hiç binmemiş olanlara. Motosiklet, bir motosikletten çok daha fazlasıdır. Bu nedenle motosiklet kullanmaya biraz olsun eğiliminiz varsa, iyi düşünmenizi sağlık veririm. Neden motosiklet almak istiyorsunuz? Mutlaka arkasında bir neden olmalı. Eğer bu nedeni gerçekten iyi biliyorsanız; hangi motosiklet sorusunun yanıtını kolayca verebilirsiniz. Amacınız her geçen gün biraz daha artan ve zamanınızdan çalan trafik sorununu çözmekse eğer, motosiklet aradığınız araç olabilir. Ancak bilin ki hangi tür motosiklet olursa olsun söz konusu motosikletse eğer, bu iş orada kalmaz. Amaç ile araç birbirine karışır.

Motorunuzun ve yaşam sevincinizin hep "on" olması dileğiyle…

BAŞSAĞLIĞI
Altın Elbiseli Adam Barkın Bayoğlu'nun geçirdiği elim kaza, tüm sevenleri gibi Motoron ailesini de derinden yaralamıştır. Başta Bayoğlu ailesi olmak üzere tüm sevenlerinin başı sağolsun.

Cem Batırbaygil

İÇİNDEKİLER

11. Editörden
14. Showroom
20. Sizden Gelenler
28. Haberler
Motosiklet Dünyasında Neler Oluyor?
42. Prof. Dr. Yavuz Taşkıran;
Motosiklet ve Fenni Muayene
44. Rauf Gerz;
Viraja 10 Derece Açıyla Girebilen
Motosiklet Yaptılar
46. Pervin Ozulu;
Takip Mesafesi Hayati Önem Taşır
48. Alpaslan Kuzucan;
Tehlike Algılamasına Göre Görüş

EĞİTİM

50. Intercity İstanbulpark
2017 California Superbike School

TEST

60. Test;
KTM RC390
64. Test; 50 Bine Ne Alsak?
Honda Africa Twin -
Yamaha Tracer 900
Yamaha Super Tenere 1200
70. Test;
2017 Honda X ADV
82. Motoron Garaj;
Yamaha MT-09'a
Fiberden Kat Çıktık

DİĞER

78. Röportaj;
Karşıyaka Belediye Başkanı;
Hüseyin Mutlu Akpınar
86. Gezi; Pervin Ozulu
Güzeldere Şelalesi
92. "0" Km Motosiklet Fiyat Listesi ve
Teknik Özellikler

ALTIN ELBİSELİ ADAM

IŞIKLAR İÇİNDE UYU, SENİ UNUTMAYACAĞIZ...

ÖZEN

www.ozenmotor.com

instgram.com/ozenmotor

facebook.com/ozenmotorr

youtube.com/ozentv

twitter.com/ozenmotorr

Ürün Tanıtım videolarımızı izlemek için

Hazırlayan: Özlem Köseoğlu

SHOEI NXR CLUZEL TC-3 KASK

Shoei markası, NXR modeli için Leonardo da Vinci'nin "Basitlik en yüksek karmaşıklıktır." felsefesini benimseyerek saf motosiklet sürüş zevkini amaçlayan bir kask yaratmıştı. NXR, sadeliğin en ihtişamlı şekli ile gereksiz süsten, püsten arınmış Shoei'nin en iyi tasarımlarından birisi oldu. Optimum sağlamlık ile darbe emici bir kabuk için farklı katmanlardaki organik fiber ve multi kompozit fiber dış yüzeyi, poliüretan köpük yanak pedleri ve gürültüyü azaltmak için kulak pedleri, aerodinamik performans için geliştirilmiş entegre spoiler, kaza anında kolay çıkarılabilir iç ped EQRS güvenlik sistemi, mükemmel ayarlanabilen Double D-Ring Kilit sistemi, Pinlock ® Anti-Buhar sistemi saymakla bitmeyecek önemli özelliklerinden sadece bir kaçı. Zararlı UV ışınlarını %100 engelleyen bu üstün performanslı kaskın, yoğun ve taze hava giriş çıkışını sağlamak için alın ve çene kısmında 4 hava giriş noktası ve arka kısımda ise 6 hava çıkış kısmı bulunmaktadır. ACU Gold ve EC2205 onaylı kask, güvenlik, net görüş, hafiflik ve performansı ile göz dolduran bir model. Modern çizgileri ile sadelik ve teknolojinin üstün birleşimine sahip olan Shoei NXR Cluzel TC-3 Kask, 1.400gr (+/- 50 gr) ağırlığa sahiptir.

Fiyat: 2.795,99 TL

http://www.motosikletim.com.tr/SHOEI-NXR-CLUZEL-TC-3-KASK,PR-1159694.html

ALPINESTARS T-GP PLUS R AIR MOTOSİKLET CEKET

Sıcak yaz günlerinde sürüşler, ızdırap olmaktan çıksın mı istiyorsunuz? Ön ve arka fileli yüzeyi sayesinde maksimum havalandırma özelliğiyle konforlu sürüş keyfi yaşatan CE sertifikalı Alpinestars T-GP Plus R Air Motosiklet Ceketi, maksimum görünürlük için fosforlu renklere sahiptir. Uzun ömürlü ve üstün performans için dayanıklı, aşınmaya karşı sağlam 450/600 Denye Polyester kumaştan imal edilmiştir. Örgü gövde panelleri ile kol bölgesinden önemli miktarda hava akımı sağlarken full örgü astar giysisi ile çok yönlü hava akımı ve nefes alabilme özelliklerine sahiptir. Tüm bu özellikleri ile sıcak hava koşullarında bir kurtarıcı olmaya aday olan Alpinestars T-GP Plus R Air Motosiklet Ceketi, CE sertifikalı hafif Bio Armor dirsek ve omuz koruyucuları ile darbe koruma sağlamanın yanı sıra omuzlarda yerleştirilmiş akordiyon poli-kumaş streç insert ile mükemmel esneklik sağlar.

Fiyat: 1.109,00 TL

http://www.motosikletim.com.tr/ALPINESTARS-T-GP-PLUS-R-AIR-MOTOSIKLET-CEKET,PR-973299.html

ZANDONA 3237 DİZLİK

Koruma ürünleri ile ün salmış İtalyan Zandona firmasından 3237 dizlik, darbelere dayanıklı, terlemeyi engelleyici özelliklerine ilave olarak yarış testlerinden başarıyla geçmiştir. Zandona 3237 dizlik, poliüretan dış yüzeye ve anti-bakteriyel yumuşak iç yüzeye sahiptir. CE onaylı olan dizlikler, standart bedendir ve sabitleme için ayarlanabilir cırtlara sahiptir. Soket bölümünün arka kısmında elastik delikli tekstil ve önde Lycra® tekstilinden üretilmiştir. Dolgunun belirli miktardaki kalınlığı, dize üstün ve fit oturması, elastiklerin içindeki silikon kavrama yeri mükemmel stabilite sağlar. Ayrıca şekil ve ebat olarak esnek bir yapısıyla, dize baskı uygulanmasını önlemeye yardımcı olur.

Fiyat: 350,00 TL

http://www.motosikletim.com.tr/ZANDONA-3237-DIZLIK,PR-1160007.html

ÖZEN TV.

Özen TV Motosiklet Aksesuarları üzerine ürün inceleme kanalıdır. Kanalın kuruluş amacı: Motosiklet kullanıcılarına yönelik aksesuar ve ekipman tanıtımları yaparak, kullanıcılara sade ve samimi bir dille ürünün teknik ve pratik özelliklerini anlatmak.

www.youtube.com /özentv

Videolarımızdan haberdar olmak için kanalımıza abone olmayı unutmayınız.

ÖZEN

www.ozenmotor.com

instgram.com/ozenmotor

facebook.com/ozenmotorr

youtube.com/ozentv

twitter.com/ozenmotorr

REVIT CORONA KOT PANTOLON MAVİ

Klasik bir kesim taşıyan Corona taşlanmış kot, sırt yükseltme ayar kayışı, özel dizayn arka cep gibi tasarım detaylara sahiptir. Bir motosiklet kotu olduğunu anlamanın neredeyse imkansız olduğu tasarımı ile Revit Corona Kot Pantolon, diz kısmında günlük hayatta kullanımı kolaylaştıran SEESMART CE-seviye 1 esnek korumaları, terletmeyen COOLMAX teknolojisi, emniyetli ve güçlü dikişleri ile üstün kaliteli bir pantolon olma özelliğindedir. Göz alıcı mavi rengi ile 3M Scotchlite reflektörleri ile görünürlüğünüzü sağlamaya yardımcı olur. Günlük kullanımda rahatlık için motosikletinizi kullanırken Revit Corona Kot Pantolon doğru tercihlerden birisi olacaktır.

http://www.motosikletim.com.tr/REVIT-CORONA-KOT-PANTOLON-MAVI,PR-1021316.html

Fiyat: 989,99 TL

REVIT AIRWAVE MONT BAYAN BEYAZ

Tamamen fileli yapısıyla vücudunuzun hava almasını sağlayan Revit Airwave Beyaz Mont modelini, sıcak İzmir havalarında kullandığım için rahatlık ve şıklık anlamında yaz mevsimindeki sürüşlerinizde kesinlikle tavsiye ederim.

http://www.motosikletim.com.tr/REVIT-AIRWAVE-MONT-BAYAN-BEYAZ,PR-598060.html

Fiyat: 994,13 TL

KAPPA K28BAS ÇANTA SİYAH

Kappa K28Bas çanta, siyah rengi ve kırmızı reflektörü ile su geçirmez ve çizilmeye dayanıklı yüzeye sahiptir. 28 litrelik kapasitesi ile tek kask alabilen Kappa K28 çantanın, otomatik açıp kapama sistemi ve gerektiğinde tek bir hareketle (anahtarla) çantayı çıkarıp götürebilme özelliği bulunmaktadır. Çanta içerisinde alt tabla K628 çıkmaktadır. Pratik bir kullanıma sahip olan Kappa K28Bas çantanın genişliği 46cm, yüksekliği 30cm ve derinliği ise 40 cm dir.

http://www.motosikletim.com.tr/KAPPA-K28BAS-CANTA-SIYAH,PR-1160704.html

Fiyat: 150 TL

STOMPGRIP HONDA CBR1000RR 12-14 TANK PAD

ATV, kar motosikleti gibi diğer spor dalları için de çalışmayı ihmal etmeyen Stomgrip markasının, çeşitli motosiklet modelleri için tank padleri bulunuyor. Kıyafetlerimiz ya da kıyafetlerimizin fermuarları ile iç içe olan depomuzun da korunmaya ihtiyacı var. Amerika menşeli firmanın, pek çok model için tank padi bulunuyor. Birisi mutlaka sizin motosikletiniz için. Güzel sürüşlerde motosikletiniz de rahat etsin. Ayrıca diğer tank padler için http://www.motosikletim.com.tr/ adresini ziyaret edebilirsiniz.

http://www.motosikletim.com.tr/STOMPGRIP-Honda-CBR1000RR-12-14-Tank-pad,PR-417178.html .

Fiyat: 248,55 TL

DIABLO ROSSO III

KONTROLÜ ELE ALIN!

Yeni Pirelli Rosso III. Bir üst seviyeye hazır mısınız?

Dünya Superbike Şampiyonası'nda edinilen deneyimden gelen benzersiz sürüş kontrolü... Geniş yan bantlara sahip Bi-Compound arka lastikler... Her virajda sonsuz heyecan ve en ağır hava koşullarında bile yüksek kontrol... Yeni Pirelli Diablo Rosso III: En zorlu yollarda bile eksiksiz sürüş keyfi!

LAPAS

www.lapas.com.tr

PIRELLI

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

REVIT SPITFIRE ELDİVEN SİYAH-BEYAZ

Oldukça şık, gösterişli ve güçlendirilmiş % 100 deri bir spor motosiklet eldiveni var karşımızda. Yüksek sürat için dizayn edilmiş havalandırma, avuç içi köpük EVA korumalar, poliüretan enjekte parmak ve el üstü koruma, sert TPU tarak kemiği koruması, SuperFabric® serçe parmak, başparmak PU kaplı kumaş gibi üst korumalar sayesinde konforlu sürüş imkanı sağlayan MotoGP için tasarlanıp geliştirilmiş hem spor hem de modern Revit Spitfire Eldiven, ismindeki "spitfire" kelimesinin anlamı gibi ateş püskürten bir motosiklet eldiveni.

Fiyat: 1.035,55 TL

http://www.motosikletim.com.tr/REVIT-SPITFIRE-ELDIVEN-SIYAH-BEYAZ,PR-1144711.html

DAINESE MOTORSHOE DWP AYAKKABI

Renkleri ve hava akımını sağlayan delikli yapısı ile yazlık mı yazlık bir ayakkabı var sırada. Dainese Motorshoe DWP Ayakkabı, süet mikrofiber dolgusu ve ultra dayanıklı poliamid üst yüzeyi, poliüretan destekli sert bilek dolgusu, naylon taban içi, suya dayanıklı yapısı, kauçuk tabanı ve bağcıklı tutuşu ile hem korumalı hem de rahat bir motosiklet botu olma özelliğindedir. Bu alımlı motosiklet ayakkabısı, bütün özelliklerine ilave olarak bileklerde poliüretan yapılı destekler sayesinde incinmeyi önler. Günlük ayakkabı rahatlığı ve motosiklet sürerken sağlayacağı koruma ile kesinlikle tercih edilebilecek bir motosiklet ayakkabısı olduğunu söyleyebiliriz.

Fiyat: 865,73 TL

http://www.motosikletim.com.tr/DAINESE-MOTORSHOE-DWP-Ayakkabi,PR-416483.html

REVIT AIRWAVE 2 BAYAN MONT SİYAH

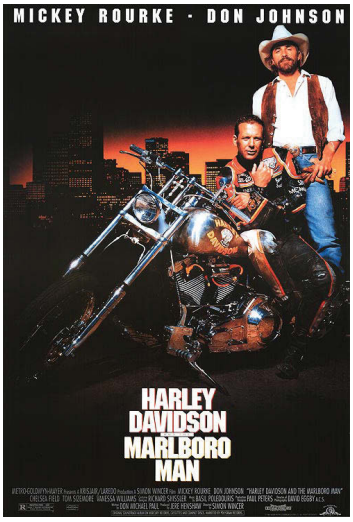
Şimdi de bayanlara özel bir üründen bahsedelim. Özel bayan kesimi ile REVIT AIRWAVE 2 BAYAN Yazlık Bayan Mont, airmesh ve kodra özellikleriyle mükemmel koruma ve konfor sağlar. Fileli ve ağ yapısı ile yazın sürüşlerinizde kesinlikle vazgeçemeyeceğiniz bir ceket olacaktır. Omuzlarda ve dirseklerde bulunan KNOX® CE korumaları, bel ve kol bölgesinde ayarlanabilir bantları, konforlu yaka ve kol ağızları ile korumadan ödün vermeden rahat hissetmenizi sağlar. Omuz ve kollarda yansımalı şeritleri ile görünürlüğünüze görünürlük katan REVIT AIRWAVE 2 BAYAN Yazlık Bayan Montun pantolon fermuarı, iç ve ön cepleri bulunmaktadır. Ayrıca özel bayan kesimi ve fit görünümü ile de şık olmanıza katkıda bulunur.

Fiyat: 904,63 TL

http://www.motosikletim.com.tr/REVIT-AIRWAVE-2-BAYAN-MONT-SIYAH,PR-1179750.html

HARLEY DAVIDSON AND MARLBORO MAN FİLMİ (HARLEY DAVIDSON VE MARLBORO ADAM)

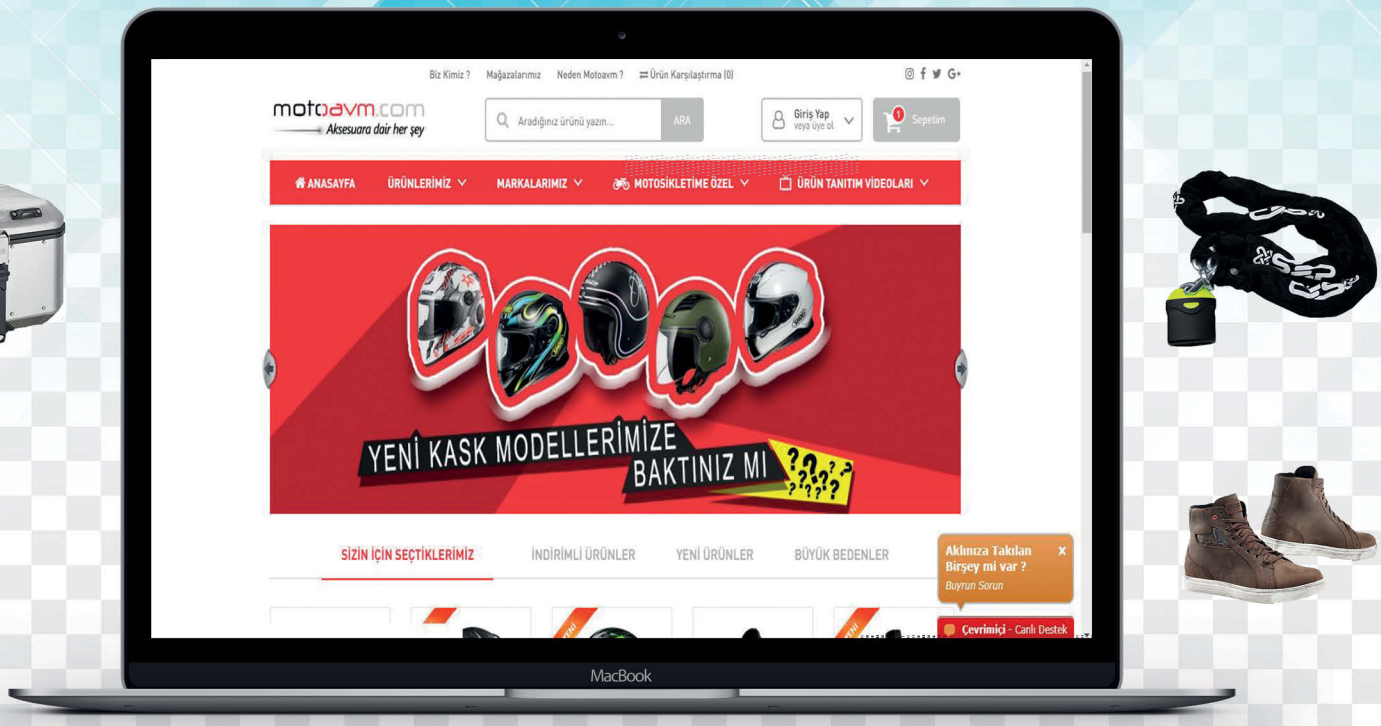
Sanırım izlememiş motosiklet düşkünü yoktur. 1990'ların unutulmaz filminde zamanın en favori aktörleri Mickey Rouke ve Don Johnson başrollerdeydi. Sıkı bir motorcu olan Harley (Mickey Rouke), kendine has bir tarza sahip pek bir şeyi kafasına takmayan sert bir karaktere sahiptir. Marlboro Man (Don Johnson) ise eski rodeocudur. Muhteşem ikili, eski bir arkadaşlarının barını kaybedeceğini öğrenince, hemen çılgın bir plan yapmaya başlarlar. Kült bir film sayılan Harley Davidson and Marlboro Man, heyecan dolu sahneleri ve başarılı oyuncu kadrosu ile sadece motorcu olan izleyicilere değil, aksiyon seven tüm izleyicilere hitap eden bir başarılı yapım. Defalarca izlemekten asla bıktırmayan nadir filmlerden olduğunu da belirtelim.



http://www.imdb.com/title/tt0102005/

motoavm

MOTORSİKLETE DAİR HERŞEY BURADA. TIKLA GELSİN!



MOTOSİKLET TUTKUSUNU YAŞAYANLARIN

KEYİFLE ALIŞVERİŞ YAPABİLECEĞİ EN KAZANÇLI SİTE!

- 100 TL VE ÜZERİ ÜCRETSİZ KARGO
- VADE FARKSIZ 7 TAKSİT İMKANI
- STOK SORUNSUZ ANINDA KARGO
- % 70 VARAN İNDİRİMLER
- ALIŞVERİŞ YAPAN HERKESE ANAHTARLIK HEDİYE

motoavm.com
Aksesuara dair her şey

/motoavm
/motoavm
/motoavm

Müşteri Hattı: 0212 875 39 39
Sirkeci Mağaza:Hobyar Mahallesi Piri Reis sk. No :9 Sirkeci - İst. Tel:0212 520 77 75
İstoç Mağaza:İstoç Toptancılar Çarşısı 6. Ada No:1 İkitelli - İst. Tel:0212 659 99 70

AYIN FOTOĞRAFI KAZANDIRIYOR!

Motoron web sitesine sevdiğiniz fotoğrafları yükleyin; **LIQUI MOLY'den 200 TL'lik Hediye Ürün** kazanma şansı yakalayın!

Her ay takipçilerin oyları ile en çok beğeni alan fotoğraf sahibine **motosikletim.com.tr** alışveriş sitesinden sadece **LIQUI MOLY** ürünlerinde kullanılacak 200 TL'lik hediye çeki veriyoruz.

Bu ayın en çok beğeni alan ve kazanan talihlisi **Alper Tamzaralı** oldu. Kendisine göndermiş olduğu güzel fotoğrafından dolayı teşekkür ediiyoruz.

Siz de fotoğraflarınızı gönderin siz de kazanın!
www.motoron.com.tr

SİZDEN GELENLER

Yasemin Mama - Mustafa Kayhan

Alper Tamzaralı

BMW Motorrad
ÖZGÜRLÜĞE GİDEN
EN AVANTAJLI YOL.
MAKE LIFE A RIDE.
Hayallerini gerçekleştirmenin tam zamanı. Hafif, güçlü ve kıvrak
BMW G 310 R, 25.300 TL'den başlayan fiyatı ve uygun kredi koşullarıyla
Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda seni bekliyor.
Detaylı bilgi için: 0850 252 10 10
/BMWMotorrad.Turkiye
bmwmotorradturkiye
@BMWMotorrad_TR
Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.

Aydın Şen

Anıl Gürcan

Hakan Topcu

HONDA
The Power of Dreams
ÇIKTIĞIN HER YOL
YENİ BİR MACERADIR!
Kullanıcılarına SUV konseptinde iki tekerlekli
bağımsızlığı sunan X-ADV ile her yol
bir maceraya çıkıyor.
X-ADV
HONDA
honda.com.tr
facebook.com/HondaMotosikletTR
instagram.com/hondamotosiklet_tr
twitter.com/HondaMotorTR

Orçun Öz

Murat Kalyoncu

Reha Murat Çevik

Dünya Markaları
Volkan Işık
Güvencesiyle...

LİMİT OTOMOBİL MOTOSİKLET VE PETROL ÜRÜNLERİ TİC. LTD. ŞTİ.

Güven Mah. Kanat Sok. No: 3 Kat: 1 Güngören – İstanbul

BAYİLİK İÇİN | info@limitparts.com | Tel: 0212 641 20 40 | www.limitparts.com

Pelin Şengül

Özüm Toker

Tuncay Bağlan

Yiğit Güner

Kamuran Deşdioğlu

KPR 200
LF200-10P
LIFAN KPR 200 üzerindeki Kral,
rakiplerini hız ile yener, dörtnala oyunlarda yenilmez.

LIFAN MOTOSİKLET SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.
D-100 Karayolu Üzeri Boyacılar Mevkii Çilimli/DÜZCE
Tel: +90 380 536 53 64-65 • **Fax:** +90 380 536 53 84
E-Posta: lf04@lifan.com.tr • **Web:** www.lifan.com.tr

twitter.com/lifanturkiye

facebook.com/lifanmotosiklet

LIFAN

POLO MOTORRAD İSTANBUL AÇILIŞ PARTİSİ

Almanya'nın önde gelen perakende motosiklet ekipmanları mağazası Polo Motorrad ile TaBa Motor anlaşarak İstanbul'da bir bayi açmaya karar vermişler. Biz de düzenledikleri açılış partisinin konuğu olduk.

Fotoğraflar: Fatih Balkan

Polo Motorrad'ın Almanya, Avusturya ve İsviçre'de 90'dan fazla mağazası bulunuyor ve bölgenin lider firmalarından bir tanesi. Böylesine büyük bir perakende zincirinin bu üç ülke dışında açtığı ilk mağaza İstanbul'da bulunuyor ve bu ilki başarmak TaBa Motor'a kısmet olmuş.

Parti alanına geldiğimizde bizi çoğunluğunu gençlerin oluşturduğu bir kalabalık karşılıyor. Koyu muhabbet daha geldiğimiz gibi bizi içine çekerken bir yandan da içerideki ürünleri incelemeye çalışıyoruz. Göz dolduran ürün çeşitliliği insanın başını döndürüyor. Mağaza müdürü İsmail bey ile yaptığımız konuşmalarda aldığım bilgiye göre Polo'nun diğer mağazalarında var olan tüm ürünlerin hepsi Florya'da bulunan mağazada da bulunacakmış. Yani Almanya'da ne var ise burada da aynısı mevcut diyor İsmail Bey…

Biraz muhabbet sohbetten sonra yapılacak olan yavaş gitme yarışmasına geçiyoruz. Birinci, ikinci ve üçüncüye ödüller olduğu duyurulunca herkes bir anda sıraya geçiyor. Hemen düşüp kalkan birkaç kişiden sonra Berkcan sahneye çıkıyor ve rekor denebilecek uzun bir sürede parkuru tamamlayıp birinci oluyor. Berkan ile konuştuğumuzda Fenerbahçe Sürücü Kursu'nda eğitmen olduğunu öğreniyoruz. Meğer adamın çalıştığı yerden gelmiş! Birincilik ödülü olan NEXO kaskı aldığı için de extra mutlu olduğunu belirtmeden edemiyor tabii…

Yarışmayı kazanamayanlar için dağıtılan sosyal medya çekiliş hediyeleri ile beraber bol hediyeli ve eğlenceli günün sonuna geliyoruz. Polo Motorrad İstanbul'a yaptıkları bu güzel etkinlik için teşekkür ediyor hayırlı işler diliyoruz… ■

riderdenim

MOTOSİKLET KOT PANTOLONLARI VE SIRA DIŞI KIYAFETLERİ

İZMİR MAĞAZA
MUSTAFA ENVER BEY CAD. NO:35/A ALSANCAK
T: 0232 570 05 85

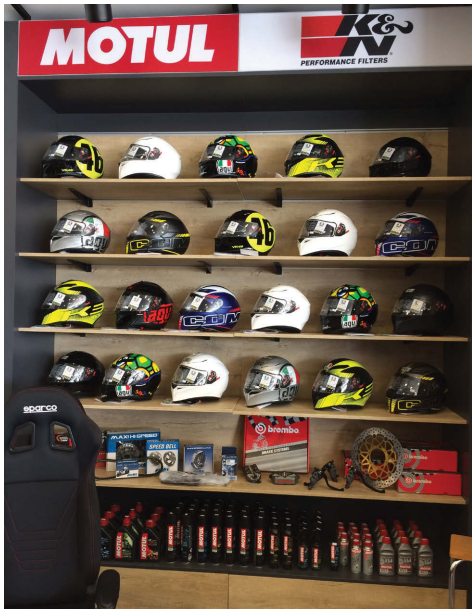
İSTANBUL MAĞAZA
EĞİTİM MAH. ASİL SK. NO:3 D:6
HASANPAŞA-KADIKÖY T: 0216 550 01 03

www.riderdenim.com

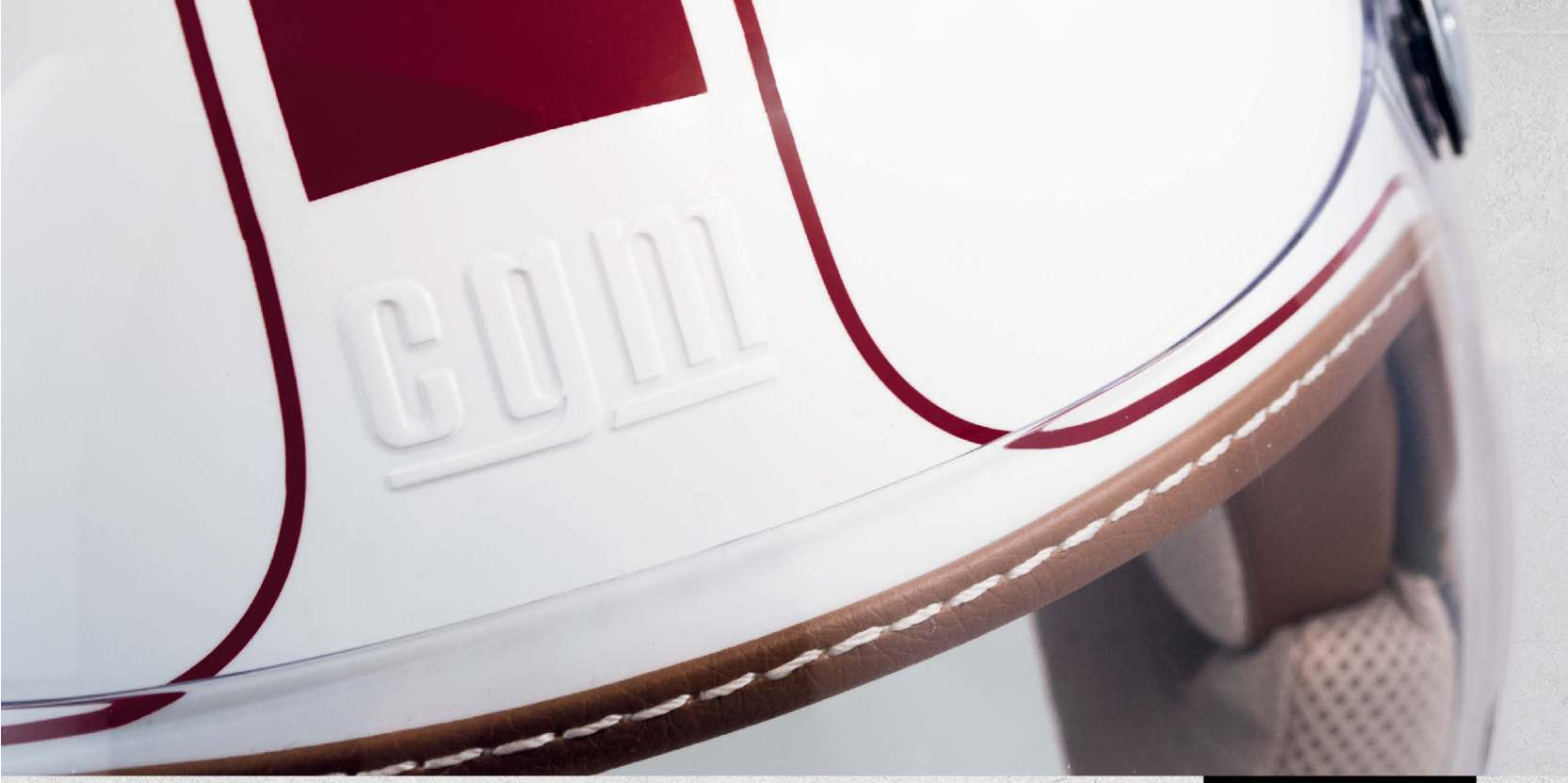
MOTO PUNTO GÜNGÖREN'DE AÇILDI

Volkan Işık Grup'a bağlı Moto Punto İstanbul Avrupa Yakası Güngören'de açıldı. SYM bayisi olan mağaza, giysi, aksesuar ve motor gereksinimleri bakımından önemli markaların her türlü ürününü bünyesinde barındırıyor.

Mağazada motosiklet sürücüleri Dainese, Rev'it, Prohell, TCX gibi markaların zengin giysi ekipmanlarını, kask olarak CGM (kendi ithalatları), AGV, MT Helmets, Nolan, Schuberth gibi ürünlerin güncel pek çok model ve bedenlerini bulabilecekler.
Motul Yağları'nın İstanbul Avrupa Yakası Temsilciliği'nin de aynı grupta bulunması sayesinde Motul ürünleri eksiksiz olarak mağazada yer alıyor. Auvray kilitlerinin zengin çeşitleri, skuter performans ürünlerinin önemli temsilcisi Polini'nin geniş ürün yelpazesi, Brembo fren sistemlerinin çoğu modele uyan üretimleri de burada bulunuyor.
Alt katında oldukça büyük 4 liftlik servis mekanı da bulunan Moto Punto, açılışa özel



olarak kendilerinden alınan motorların ilk bakımlarını ücretsiz gerçekleştiriyor. SYM'nin 50cc'den 250cc'ye kadar olan bütün ürünlerini ayrıca 250 cc motosikletlerini mağazada görmek mümkün. Ayrıca İndian ve Victory motosikletleri de mağazada yerlerini almışlar.
Ziyaret etmek isteyenler için adres: Güven Mah. Kanat Sok. No:1/2, Güngören, İstanbul ■



İtalyan Şıklığı

cgm
Italian Lifestyle

Seçkin Mağazalar ile

Şimdi Türkiye'de

Santa Monica
Siyah

Santa Monica
Titanium

Santa Monica
Beyaz

LIMIT PARTS

TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ
LİMİT OTOMOBİL MOTOSİKLET VE
PETROL ÜRÜNLERİ TİC. LTD. ŞTİ.

Tel: 0212 641 20 40
www.limitparts.com

/cgmturkiye /cgmturkiye

VOLKAN IŞIK

CGM KASKLAR TÜRKİYE'DE

Bir İtalyan markası olan CGM, Napoli'nin 15 kilometre kadar kuzeyinde yer alan merkezinde 12 yıldır kask üretimi üzerine uzmanlaşmış bir firma. "İdeal konfor ile birleşen maksimum güvenlik" sloganını benimsemiş olan CGM'yi Türkiye'ye Volkan Işık Grup getiriyor.

Ürün gamında çoğunlukla açık kaskları barındıran CGM'nin açık-kapalı kaskları, yüz maskeleri ve çeşitli sürüş gözlükleri bulunuyor. Model isimlerini bölge ve şehirlerden alan kask modelleri hem stil olarak oldukça çekici, hem de üretim kalitesi oldukça yüksek görünüyor. CGM'nin önemli üretimlerinden bir tanesi de Türkiye'de oldukça eksikliği hissedilen bir ürün olan çocuk kaskları. Çok çeşitli desen ve renklere sahip çocuk kaskları da CGM sayesinde artık Türkiye'de bulunabilecek. Avrupa'daki güvenlik gereksinimlerinin tamamını karşılayacak biçimde yapılan üretim ile CGM'ler fiyat/performans oranı son derece yüksek, kaliteli üretimlerden oluşuyor.

Florance

CGM'yi daha iyi tanıyabilmek için markanın Türkiye temsilcisi Volkan Işık Grup'tan Vedat Bostancı ile görüştük.

M.: Vedat Bey merhaba, CGM'yi getirmeye nasıl karar verdiniz?

Vedat Bostancı: Öncelikle Volkan Işık Grup olarak çalışanlar olarak neredeyse hepimizin motosiklet kullanıcısı olduğunu belirtmek isterim. CGM markasını getirmeden önce İtalya'da yaptığımız araştırmalarda markanın kendisinden oldukça etkilendik. Biz de motor ve skuter sürdüğümüz için gereksinimlerin farkında olarak "kaliteli" ürün getirmeyi amaçladık. CGM'nin özgün İtalyan tasarımı bizi etkilediği için getirmeye karar verdik.

M.: CGM kaskları incelediğimizde özellikle açık kaskların kalitelerinin oldukça yüksek olduğunu gördük. Bunların genel özelliklerinden kısaca bahsedebilir misiniz?

Vedat Bostancı: Bizim dikkatimizi çeken en önemli özellik; her beden için farklı kalıp ile üretim yapılması oldu. Açık kasklarda genelde iki ya da üç farklı kalıp oluyor, içi süngerle şişirilen üretimler bir süre sonra

süngerin deforme olmasıyla kafada sallanmaya başlıyor. CGM'nin üretim prensibindeki her beden için farklı kalıp anlayışı sayesinde açık kasklar kafaya tam oturuyor ve zaman geçse de sallanma yapmıyor. Ayrıca oldukça şık ve günümüzün modasına uygun renklere ve desenlere sahipler. Her beden için ayrı dediğimiz kalıpların tamamı CGM'nin kendisine ait. Dolayısıyla benzer üretimi bir diğer markada bulmak mümkün değil. Kask kalıbının CGM kabartması orjinalliğinin kanıtıdır. Avrupa'nın güvenlik sertifikası olan ECE22 sertifikasına sahip kaskların İtalya'da 1000 ayrı noktada satıldığını biliyoruz.

M.: Model isimleri şehirlerden seçilmiş sanırız... Çocuk kaskları da Türkiye'de pek bulunmayan bir ürün, bunların satışı nasıl?
Vedat Bostancı: Evet, model isimleri çeşitli bölge, şehir ve tanıdık yerlerden seçilmiş. Satış adetlerini arttırabilirsek "Istanbul" seçeneği de olabilir belki, kullanıcılara sürpriz yapabiliriz. Çocuk kasklarını oldukça fazla adette getirmiştik. Fuar esnasında başka hiçbir firmada bulamadıkları söyleyen müşterilerimiz tarafından kısa sürede bitirildi ve o stok eridi. Tekrar sipariş verdik ve şu anda çocuk kaskını piyasa bulabileceksiniz. Çocuk kaskının da kalıpları gerçekten özeldir ve kalite ve dayanıklılık bakımından büyük kasklardan hiçbir farkı bulunmamaktadır. Boyut olarak küçük olsalar da aynı bilimsel ve teknolojik yöntemle üretilmişlerdir.

M.: Şimdiye kadar aldığınız tepkiler ve satış durumu nasıl? Bir de genel olarak açık kask konusunda uzmanlar sanırız.
Vedat Bostancı: CGM firma stratejisi olarak açık kasklara daha fazla ağırlık veriyor. Önü açılabilir ve kapalı kaskları da mevcut. Bunlardan da getirip tüketiciye sunuyoruz. Kapalı kaskların da fiyatları oldukça uygun ve bütün normları karşılıyorlar. Maske ile uyumlu kullanılan Florance kasklar benzer görünümdeki bazı rakipleri ile benzer çizgilere sahip olsa da fiyat bakımından oldukça uygun durumdalar. Gözlük (goggle) ile de son derece stil sahibi bir retro görünüm elde edilebilmektedir. Müşterilerimiz CGM ürünlerinden oldukça memnunlar. Türkiye çapında ürünlerimizi satan pek çok bayimiz oldu, kullanıcıların da memnun olduklarını biliyoruz. Kullanıcılar özellikle hafifliğini, iç malzeme kalitesini ve boya dayanıklılığını beğeniyorlar.

M.: Çok teşekkür ediyoruz, son olarak eklemek istedikleriniz var mı?
Vedat Bostancı: Biz kaskı getirmeden önce "kısa vizör Türkiye'de asla tercih edilmez" diyorlardı ancak CGM markası ile biz bunu değiştirdik gibi görünüyor. Kısa vizörlü kasklar şıklığı ile kendi segmentinde şu anda lider durumda. Yedek parça olarak bütün modellerimizin her türlü yedek parçasını, mekanizma ve camlarını da getirdik. Türkiye genelinde seçkin mağazalarda bulunabiliyor. Ayrıca yeni açtığımız Moto Punto'da da bütün modelleri görebileceksiniz. Son olarak özellikle skuter segmentinde herkesin bu kaskları en azından bir kere görmelerini ve denemelerini öneriyorum. Kolay taşınır olması sebebiyle yedek kask olarak da tercih edilebileceğini düşünüyorum. Çok teşekkür ederiz. ■

CGM Çocuk

Nairobi

Santa Monica

UT806 - UT807-UT808 SOFT ÇANTA SERİSİ

GIVI tarafından geniş bir yelpazede arazi ve uzun yol kullanıcıların bagaj taleplerini karşılamak için geliştirilmiş, güçlü ve yumuşak çanta serileri.

UT806

Bu yüksek taşıma kapasitesine sahip 65 litrelik kuyruk çantasının tabanı kavisli bir tasarıma sahip ve bu sayede arka seleye kolayca oturması amaçlanmış. Eğer arkada artçınız var ise bu kavisli tasarım sayesinde direkt olarak arka çanta taşıyıcısının ya da tablanın üzerine bağlayabilirsiniz. Özel kumaşı ve sağlam yapısı ile uzun süre yanınızda kalacağına inanıyoruz. Çantayı sabitlemediğinizde bile içerisinden rahat bir şekilde eşya alıp koymanıza olanak tanıması da güzel bir özellik.
İki katmanlı yapısı ile su geçirmez koruyucu astarı sayesinde olumsuz hava koşullarından kötü etkilenmemeniz amaçlanmış.
Diğer özellikler: UV ışınlarına karşı maksimum direnç derecesi. Yüksek görünürlük için yansıtıcı şeritler. Ayarlanabilir EVA köpük dolgulu taşıyıcı omuz askısı. Üniversal montaj kayışları. Boyut : 68cm (uzunluk) x 42cm (Yükseklik) x 34 (derinlik)

UT807

Arka ve yan çantaların bagajınıza yetmediği zamanlarda kullanabileceğinzi pratik ve sağlam bir alternatif çözüm olarak gözüken UT807, bu çantaların üzerine bağlanarak extra hacim sunuyor. İstenildiği zaman da körüklü yapısı sayesinde genişletilebilmektedir.
İki katmanlı yapısı ile su geçirmez koruyucu astarı sayesinde olumsuz hava koşullarından kötü etkilenmemeniz amaçlanmış.
Diğer özellikler: Extra gelen montaj kayışları. Lastikli genişleyebilen taşıma bölümü. Ayarlanabilir EVA köpüklü omuz askısı.

Boyut: 39cm (uzunluk) x 19,5cm (yükseklik) x 20cm (derinlik).

UT808

UT serisinin yan çanta modeli olan bu üründe 25 litre kapasiteye sahip iki adet çanta var ve toplam kapasiteniz bu sayede 50 litre. Touring, enduro ve scooter tarzı her tür motosiklette rahatça kullanılmak amacıyla üretilmişler. Standart yan çanta taşıyıcı demirlerinin üzerine kayışları ile rahatça bağlanabilen bu yan çantaları özellikle arazi kullanımlarında hafif ve rahat bir ürün isteyen okuyucularımızın çok seveceğini düşünüyoruz.
İki katmanlı yapısı ile su geçirmez koruyucu astarı sayesinde olumsuz hava koşullarından kötü etkilenmemeniz amaçlanmış.
Diğer özellikler: UV ışınlarına karşı maksimum direnç derecesi. Yüksek görünürlük için yansıtıcı şeritler. Üniversal montaj askıları, PL,KL,PLX,KLX ve CamTaşıyıcılar ile tam uyumluluk. Boyut : 23cm (uzunluk) x 25cm (Yükseklik) x 35cm (derinlik). ■

S410 SÜRGÜLÜ ÇANTA EL ARABASI

Givi'nin ürettiği bu ürün ile artık arka çantalarınızı seyahat sırasında yanınızda çok kolayca taşıyabilirsiniz!

Monokey Givi ya da Kappa çantanız var ve yolculuk sırasında çantayı yerinden söküp taşımasının zor olduğu ile ilgili şikayetleriniz var ise artık yeni bir alternatifiniz mevcut. Givi'nin ürettiği S410 modelinde çantanızı sürgülü bir el arabasına dönüştürerek her zeminde kolaylıkla kullanım sağlayabilirsiniz. Sık seyahat eden okurlarımız tekerlekli bavulların avantajılarını iyi bildiğine eminiz. Kaldırmak ve taşımak yerine tekerleklerinden sürüklemek daha kolay ve akılcı bir yöntem gibi gözüküyor.

Givi'nin S410 modeli bu rahatlığı motosiklet kullanıcıları ile buluşturan bir aksesuar. Basit bir sistem ile monokey tablaların üzerine oturan ve yine aynı basit şekilde sökülebilmesi amacı ile tasarlanmış. Ayrıca bu çantanın üst kısmında bagaj taşıma lastikleri takmak için sabitleme noktaları mevcut. Bu sayede soft çantalarınızı kolaylıkla taşımanız amaçlanmış.

Bu özelliğin çok miktarda bagajı olan kullanıcılar için çok yararlı olduğunu belirtmek gerek.

MONTAJI NASIL YAPILIR?

- S410, Monokey arka tabla ya da yan çanta taşıyıcılarının üzerine direkt olarak bağlanabilir. Görüntüyü bozmaz ve fazla yer kaplamaz.

- Montajı yapıldıktan sonra yine üzerine monokey çantanızı takarak rahat bir şekilde kullanım sağlayabilirsiniz.

- Teleskopik tutamaç alüminyumdan yapılmıştır. Düğmeli kol uzatma aparatına sahiptir. Tutamaç kısmı eli acıtmayacak şekilde kauçuk malzemeden yapılmıştır.

- Bilyeli rulmanlara monte edilen tekerlekler, pürüzlü yüzeylerde bile akışkan ve pürüzsüz hareket sağlamak için özenle dizayn edilmiştir.

- Açma ve kilitleme mekanizması GIVI Güvenlik Kilididir (Monokey Arka Çanta ve tüm yan çanta taşıyıcıları ile eşleştirilebilir).

S410 çanta el arabası GIVI markasının patentli ürünüdür.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Ana gövde fiberglas kalıplı. Çizilmeye karşı dayanıklı dış kaplama. Üst ve alt Monokey bağlantı ayakları. Güvenlik Kilidi. Alüminyum teleskopik sürgü demiri. 4 kademeli teleskopik tutamak.Kauçuk tutamaç. Silikonlu tekerlekler bilyeli rulmanlara monte edilmiş, tüm yüzeyler için uygundur. Ağırlık; 2kg. ■

CF MOTO 400 NK

Motor hacmi tam 400cc ve kendisi ç

150 NK ve 650 NK ile adını duyuran CF Moto, şimdi de piyasaya 400 NK modelini sunmaya hazırlanıyor.

NK ailesi ile benzer tasarıma sahip 400 NK, dinamik tasarımı ile öne çıkıyor. Sıvı soğutmalı ve çift silindirli 400cc motorunda BOSCH markasının EFI yakıt sistemi kullanılmış ve bu sayede düşük yakıt tüketimi amaçlanmış.

Boru tipi şasisi ile daha rijit olduğu bilgisi verilen 400 NK'nın performanslı sürüş tarzı için iddialı olduğu açık. Ayrıca 400 NK'da J.Juan markalı 300mm'lik çift diske sahip frenler kullanılmış. Arkada monoshock amortisör var ve bu sayede yoldan gelecek çukur, tümsek vb gibi engebelerin darbelerinin sürücüye yansıması en aza indirilmeye çalışılmış.

Bu arada söylemeden de geçmeyelim; Euro 4 normlarına uygun halde üretilmiş 400 NK'da ABS sistemi de standart olarak geliyor. ■

YENİ DOWNTOWN 350i ABS

Şehrin Efendisi

Uğur Motorlu Araçlar A.Ş(UMA) bünyesine 2014 yılında katılan ve dünyanın en büyük scooter ve ATV üreticilerinden biri olan Kymco, Türkiye'deki maxi scooter segmentine yeni Downtown 350i ABS modelini de dahil etti.

Türkiye motosiklet pazarında uygun modelleri, yaygın yedek parça ve servis ağıyla hizmet veren Kymco, global kalite anlayışını ürün gamına dahil ettiği yeni modelleri ile devam ettirmeye kararlı gibi gözüküyor.

Yeni Downtown 350, ABS, dinamik görüntüsü ve enerjik yapısı ile kendine ilk bakışta hayran bıraktırmayı başarıyor diyebiliriz. Karizmatik görüntüsünün altında yatan asi ruhlu sürüş karakteristiği ile kısa ve uzun mesafelerde beklediğiniz performansı almanız gayet mümkün.

Yeni Downtown 350i ABS'de bulunan 321cc'lik sıvı soğutmalı motor, maxi scooter segmentinde adından oldukça söz ettirecek gibi gözüküyor.

Agresif ve bütünleşik far tasarımıyla daha ilk bakışta çekimine kapılacağınız Yeni Downtown 350i ABS'nin yüksek aydınlatma kapasitesine sahip farları ile karanlıkta yüksek görünürlük sağlayarak güvenle yol almanızı sağlar.

Yüksek aydınlatma kapasitesine sahip farları sayesinde gece karanlığında bile gayet iyi bir aydınlatmaya sahip. Agresif görünümlü bütünleşik far tasarımı da göze hoş gelen detaylardan biri.

ABS'li fren sistemi sayesinde daha güvenli duruşlar sağlayacak motosikletin frenleri gayet iyi gibi gözüküyor. İki adet full-face kaskı taşıyabilecek kapasitedeki sele altı bagajı ve ön paneldeki cep telefonu şarjı için 12V çakmaklığı ile aynı zamanda pratik olması da amaçlanmış.

Yeni Downtown 350i ABS modelini Kymco bayilerine giderek inceleyebilirsiniz. ■

DAINESE®

SICAK HAVALARDA GÜVENLİ VE KONFORLU SÜRÜN!

229 €

Dainese Air Crono

Dainese Air Frame D1 Tex

239 €

Dainese Air Flux D1 Tex

199 €

Dainese Drake Air D-Dry

279 €

Mototaş

Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.

MERKEZ KADIKÖY : Bağdat cad. İntaş Sitesi, A Blok No:1 Kızıltoprak 34724 İstanbul **Tel :** +90(216) 347 13 00
D-STORE ŞİŞLİ : Piyalepaşa Bulvarı Sultan Sokak No:20 Şişli/İstanbul **Tel :** +90(212) 347 13 03
D-STORE ATAŞEHİR : K.bakkalköy Mah. Ayşe Hatun Çeşme Sok. No:8 Ataşehir/İstanbul **Tel :** +90(216) 575 33 33

mototas mototasAS daineseturkey info@mototas.com.tr

mototas.com.tr
Online Alışveriş

180 Z-ONE S

Şehrin Yollarını Keşfetme Zamanı

Gücü ve dayanıklılığıyla, yıllarca yollardaki en güvenilir arkadaşın olacak 180 Z-One S'ler şimdi dikkat çekici… Yüksek güvenlikte sürüşler için tasarlanmış, ihtiyaçların tümüne cevap oluşturabilecek 180 Z-One S'in detay özellikleri yenilendi.

Gücü ve dayanıklılığı ile yıllar boyunca en güvenilir arkadaşınız olması amacı ile üretilmiş 180 Z-One S'in detay özellikleri daha güvenli sürüş ve ihtiyaçlara daha iyi cevap vermek amacı ile değiştirilmiş.

Arka çamurluğunda çeşitli tasarım değişiklikleri yapılmış ve bu sayede yağmurlu ve çamurlu yol şartlarında çamur ve yağmur suyunun sırtınıza gelmesi önlenerek daha konforlu bir yolculuk yapılması amacı güdülmüş.

Motor bloğunun ön paneli düz siyah renk yerine artık motosikletin rengine daha uygun panel kullanılarak tasarımı daha da şıklaştırılarak rengi ön plana çıkartılmış.

Mondial 180 Z-One S'in sağ ve sol elcikleri yenilenmiş ve gündüz farı sistemi kullanılmış.

180 Z-One S'te yapılan bir diğer yenilik ise plakalıkta kullanılan malzeme artık metal ve bu sayede daha sağlam bir plakalık amaçlanmış.

Yeşil ve mavi renk seçeneği ile sunulacak olan 180 Z-One S'lerin uygun fiyat ve ödeme seçenekleri ile Mondial yetkili satıcılarından satın alabilirsiniz. ■

TRANSFORMERS'TAN ESİNLENİLEREK ÜRETİLDİ

249cc hacme sahip, 18 kw güç üreten, 8000 RPM, üstten çift eksantrikli ve 4 subablı, hava-yağ soğutmalı motoru ile performansı sonuna kadar hissedeceğiniz Zontes s250 geleceğin teknolojisi kullanılarak, Transformers'tan esinlenilerek üretildi..

Ne kar ne yağmur, soğuk kış havaları Zontes S250'yi durduramaz. Çift eksantrikli, dört valfi ve Delphi yakıt enjeksiyon sistemine sahip olan motorunu, soğuk havalarda bile kolayca çalıştırabilirsiniz.

Geleceğin teknolojisi ve yüksek mühendislikle geliştirilen Zontes S250'de, çift galvanizli üretilmiş yüksek teknoloji yakıt deposu ile paslanmaların önüne geçilmiştir. Boya teknolojisi olarak; robotlarla sülfüroz asit verniği atılarak boyandığı için güneşte renk kayıplarının önüne geçilmiştir ve sürekli olarak ilk günkü parlaklık korunabilmiştir. Tam otomatik robot kaynağı ile üretilen şasisinde hata oranı sıfıra indirilmiş, kaynaklar pürüzsüzleştirilmiş ve dayanıklılığı artırılmıştır.

Transformers'tan esinlenerek tasarlanmış mercekli led farlar, ışığı daha bütün ve bir çizgi üzerinde göndererek akü ömrünü uzatıyor ve mükemmel aydınlatma sağlıyor. Yıldızların teknolojisi ile var edilen Zontes, size eşsiz bir sürüş performansı yaşatmaya geliyor. ■

ŞEHRİN EFENDİSİ

DownTown 350i

EURO 4 ABS

/kymcoTR /kymco_TR /kymcoturkiye

KYMCO

DownTown ABS 350i

www.kymco.com.tr

7. TRANSANATOLIA MACERASI İÇİN GERİ SAYIM BAŞLADI

19-26 Ağustos'ta düzenlenecek olan Transanatolia Rally Raid'de bu yıl İzmir' den başlayan rota, Batı Toroslar üzerinden ilerleyerek ilk kez farklı bir noktada, Samsun' da sona erecek.

Dünya'nın en zorlu yarışları arasında yer alan Transanatolia Rally Raid, İzfaş'ın ev sahipliğiyle, Fuar İzmir' den start alıp yedi günde toplam 2,850 km yol katederek Samsun' da finish görecek.

Türkiye'ni en zorlu motorsporu organizasyonu olan Transanatolia Rally Raid, yenilenen parkur, her yıl gelişen teknik alt yapı, organizasyonel kabileyet ve motor sporları kültürüne katmış olduğu artı değer sayesinde bu yılda adından söz ettirmeye devam edecek.

Bu sene yedinci defa düzenlenen Transanatolia, ülkemizin unutulmaya yüz tutmuş bir çok bölgesini ziyaret eden parkuruyla, katılımcılarına tarih ve doğayı yarışarak keşfetme imkanı sağlarken, yerli ve yabancı yarış pilotlarına da bol çekişmeli bir mücadele sunacak.

Motosiklet, 4x4 araba, ATV ve Kamyon kategorilerindeki araçların katılımı ile gerçeklecek olan rally raid'de bu yıl İtalya, Fransa, Portekiz, İspanya, Hollanda, Yunanistan, Yeni Zelanda, Arjantin, Azerbeycan ve Kıbrıs' dan katılımcı bekleniyor.

İzmir' den başlayacak olan mücadele, Türkiye' nin Alpleri olarak anılan Batı Toros sıradağları üzerinden ilerleyerek, Denizli, Antalya, Konya-Karapınar, Niğde-Aladağ'ın ardından rotasını kuzeye çevirip Kapadokya, Tokat-Gümünek'den sonra Samsun' da sona erecek.

Motor sporları dünyasının yakından takip ettiği pilotların toprak, çamur ve su geçişlerinden oluşan zorlu parkurlardaki çekişmesine ev sahipliği yapacak olan organizasyonu, yerli ve yabancı bir çok basın mensubu yakından takip edecek.
19 Ağustos 2017 Cumartesi günü KültürPark'dan start alacak olan Transanatolia Rally Raid, İzfaş, Fuar İzmir, Samsun Büyükşehir Belediyesi, Sportoto, BF Goodrich, Hytera, KTM, Globe Scout, Red Bull'un destekleriyle 26 Ağustos 2017 pazar günü Samsun Meydan'da sona erecek.

RALLY RAID: 3-15 gün arasında değişen süreler içerisinde,1.500-10.000 km uzunluğunda off-road parkurlarda gerçekleştirilen, ralli motosiklet, arazi araçları, ATV ve buggy'lerin birlikte yarıştığı rallilerdir. ■

KAVACIK: Kavacık Mah. Çiftlik Cad. No:4/A
HASANPAŞA: Eğitim Mah. Poyraz Sok. Öğün İş Merkezi No:10/C
MASLAK: Atatürk Oto Sanayi Sitesi 1.Kısım 44. Sok. No:63
ŞİRİNEVLER: Şirinevler Mah. Tevfik Fikret Cad. No:2-1

Beykoz / İstanbul - Tel: 0 216 693 14 30 - 31
Kadıköy / İstanbul - Tel: 0 216 405 25 10 - 20
Maslak Sarıyer / İstanbul - Tel: 0 212 346 43 21 - 22
Bahçelievler / İstanbul Tel: 0 212 697 99 11 - 12 - 13

KMA®
KİLERCİ MOTORLU ARAÇLAR

MOTOSİKLET VE FENNİ MUAYENE

Prof. Dr. Yavuz Taşkıran
yavuz.taskiran@motoron.com.tr

Motosiklet denilen, iki tekerinin arasında bir motora sahip, çeşitli hacim ve güçlerdeki araçların da fenni muayeneleri yapılıyor. Satın alınmasından sonra üçüncü yılın bitiminde ilk kontrol ve ardından her iki yılda bir olmak üzere bu işlem sürekli tekrar ediliyor.

Önceki motorlarımda bu işlemleri Karayolları'nın ilgili birimleri yapıyordu. Daha sonraları bu kontrollerin yapılması TÜVTÜRK tarafından gerçekleştirilmeye başlandı. Bu arada, daha önceki 2 ve şimdiki motorum için bir kez, zorunlu olan bu fenni muayeneyi yaptırdım.

Sistem şöyle işliyor: Önce randevu alıyorsunuz. Varsa trafik veya vergi borçlarınızı ödemeniz isteniyor. Demek ki Gelir İdaresi Başkanlığı ile bu şirket arasında iyi bir iş birliği var. Güzel bir şey… Hatta hiç farkında olmadığınız bir borç bile ortaya çıkabiliyor. Ödemeniz gereken bir para yoksa bu defa takvim üzerinde gün ve saati seçebiliyorsunuz. Bu da çok güzel. Ardından bu işlemin kaça patlayacağını orada görüyorsunuz. Bu da fena değil… Ama bir küçük sorum var: Fenni muayene ücretleri peşin para ile yapılıyor… Bunu uyarısını ekranda görüyorsunuz.

İnsanlarımız neredeyse cikleti bile kredi kartı ile alabilirken neden TÜVTÜRK'te kredi kartı ile tahsilat yapılmıyor? Gelir İdaresi Başkanlığı (GİB), uzun süredir vergi mükelleflerinin kredi kartı kullanabilmesi için birçok banka ile anlaşma yaptı. TÜVTÜRK de bu konuda bir girişimde bulunmalıdır… İşin bir küçük tarafı bu.

Diğer tarafı, kimse motosikletten anlamıyor (Benim gittiğim istasyon için bunu söylüyorum), fenni muayene için gelen görevli, "Motora binin, sürün ve önce arka frenlere basın" diyor; sonra da "Döndükten sonra yine gidin fakat bu defa ön frenlere basın" demeyi ekliyor. Bu talep karşısında şaşırıyorum. Çünkü benim kullandığım motorda fren sistemi kombine… Ön ve arka frenler uygun bir tempoda çalışıyor. Ben

eminim, ön fren kontrolleri esnasında epeyce sayıda motosiklet sürücüsü bu muayene esnasında sıkıntılar yaşamıştır.

Ardından iç kısma girip farların kontrolü için motorun üzerinde beklememi istiyor. Gerekçesi de şu: Diyor ki görevli, "Kameralar şu anda kayıtta, bizim bu işleri ciddi ve doğru yaptığımızı kaydetsin…" Altımdaki motor 1200 cc ve 150 beygir gücünde… Belki de motosikletler içinde oldukça yüksek teknolojiye sahip bir mühendislik ürünü… Bakımlarını düzenli yaptırıyor muyum? Mümkün olduğunca evet… Yeterli kilometre yapmamama rağmen süreden dolayı yağını değiştiriyorum. Aküsünün gücü azalmıştır diye değiştiriyorum. Hidroliklerini değiştirtiyorum.

Sonuç olarak, motosikletlerin bu istasyonlardaki fenni muayenelerinde sorunlar çıkabilir. Bazı yerlerde yalnızca motosikletler için kontrollerin yapıldığını biliyorum. Oralardaki işlemlerin nasıl yapıldığını yakın zamanda öğreneceğim. İstanbul ziyaretlerimin dönüşünde Kızıltoprak'ta motosikletler için düzenlenmiş bir istasyonu görür gibiyim. Kocaeli büyük bir kent. Hele İzmit, bu bölgenin en aktif ilçesi…

Köseköy ve Gölcük İstasyonlarındaki Motosiklet Fenni Muayene işlemlerindeki tablo budur. Bunların yanı sıra temizlik, hijyen, elektronik sıralamayı veren ekranlarındaki hatalar veya çalışmayanlar, bekleme salonları düzeni, motosikletlerin beklediği güneş altındaki yerlerin belli olmayışı, tozlu ve yüksek egsoz gazlı alanlar, zemindeki çivi ve vidalar, bakımsız çimenler, zincirle çevrilmiş ama üzerleri basılarak yeni patikalar oluşturulmuş çimler, bekleme masaları ve çöp bidonlarının çöple dolu oluşu ve diğer gözüme ilişenler bende hafif bir gülümseme yarattı!

Bunları neden yazıyorum? Birincisi, motosiklet trafikte en az ambulans ve itfaiye kadar geçiş önceliği olan bir araçtır. Hızlıdır ve trafiği rahatlatır. İkincisi, her bir motosikletin trafiğe katılmış olması en az dört aracın daha rahat seyrine destek olur, park sorunlarını hafifletir. Üçüncüsü ise, TÜVTÜRK dediğimiz bu sistem, Almanların "Technische Ueberprüfung Vereinigung" tarafından oluşturulmuş normlara göre yapılan bir değerlendirmedir. Ama bu kontroller ve değerlendirmeler dışındaki diğer faktörler de göz önünde bulundurulmalıdır.

Avrupa Birliği normları öncesi bence biz kendimizin normlarını belirlemeli ve ona göre davranmalı, taklitlerden kaçınmalıyız. Kopyalayarak uygulamaya çalıştığımız tabloyu size uzunca anlattım. Yorumları size bırakıyorum.

Biraz gülmeniz için bir konuyu daha eklemek istiyorum: Götürdüğüm motosikletimin fenni muayenesi plakada soğuk damga yok diye geri çevrildi. Oysa plakası gayet net bir şekilde okunabilen ve bir önceki muayenesinde kabul edilen bir malzemeden yapılmıştı. Verilen plakanın bende olduğunu ve bundan daha kötü boyutlarda olduğunu söylemem rağmen, "trafiğe çıkamaz" şeklinde bir rapor verildi…

Ne yapacağım diye merak etmeyin! Plakayı çok sayıdaki motosiklet servis şirketlerinden birinde bir bardak tavşan kanı çay içme süresinde değiştirecek ve yeniden 1 ay içinde o istasyona gideceğim. Umarım o zaman sorun çıkarmazlar…

Kim ne derse desin, motosiklet bu şehrin ve ülkemizin trafiğini rahatlatmadaki en önemli anahtarıdır. Bir motosikletin trafiğe katılması, trafiğin biraz daha rahatlamasıdır, hızlanmasıdır, park sorunlarının azalmasıdır… Velhasıl, motosikletin yaşamdaki yeri diğer her şeyden farklıdır… ■

MOTO PUNTO

AÇILDIK!

Açılışa Özel **Kampanyalar** Sizleri Bekliyor

MOTO PUNTO

Güven Mah. Kanat Sok. No: 1/2 Güngören – İstanbul

0212 506 40 46 I info@motopunto.com.tr I www.motopunto.com.tr

/motopuntocomtr

/motopunto

VOLKAN IŞIK

Rauf Gerz
rauf.gerz@motoron.com.tr

VİRAJA 10 DERECE AÇIYLA GİREBİLEN MOTOSİKLET YAPTILAR.

Mercedes mühendislerinin geliştirdiği prototip aynı zamanda Michelin AR-GE ekibinden kalabalık bir grubun katılımıyla üretildi. Bu arada kaliteli bir asfaltın gerekliliğini anlayan geliştirme ekibi bu konuda da Çin asfalt üreticisi Zyong-İn firmasından destek aldılar. Çalışma sonunda 180 km. süratle giderken keskin virajlarda 10 derece açıyla yatabilen yeni bir motosiklet icat edildi.

İnandın mı?
Zaten virajın uzunluğu yazmıyor, oradan uyanman gerekirdi.
De ki viraja 10 derece açıyla girebilen bir motosiklet yaptılar; bundan sana ne?
Sen viraja 10 dereceyle girebiliyor musun?
Herkesin virajı kendine. Yere yapışarak gidenini de yapsalar senin viraja girip çıkacağın yatma açısı, sürat, heyecan belli. Daha fazlasını niye isteyesin ki? Masum okuyucuları tenzih ederim ama çoğunluğun bakış açısı "Ulan bu motordan bir gün nasıl alırım acaba?" şeklinde.

Soruyor okuyucu; "Abi tek teker yapabilmek için nasıl bir eğitim almak lazım?"
Mailde sinkaflı cevap vermek yakışık almayacağı için cevapsız bırakıyorum. Daha fazla ilişkide olup böyle bir şaşkının yeryüzünü nasıl işgal ettiğini ve hatta olması gereken zamandan daha önce başına ne işler geldiğini bilmeyeyim diye.

Herhangi bir şeyin ne kadarının sana yeteceğini bilmen lazım. Yani iki motosikletin olmasıyla 12 motosikletin olması arasında keyif bakımından aynı oranda bir fark yok. Bir motosiklet 10 kilo keyif ise, 10 motosiklet 100 kilo keyif etmiyor işte. Aynı şey viraj için de geçerli, teker için de gezmek için de… Sana yeteceği kadarıyla tatmin olman gerek. Yoksa milyonlarca doları olup üzerine biraz daha fazlasını koyayım derken çocuklarını nasıl büyüttüğünden habersiz işadamı haline bürünüverirsin. Bir klasik, bir spor, bir üstü açık araba derken bir bakmışsın ki kıçın bir tane. Sadece tekine binebiliyorsun.

Hayatı basitleştirmen gerekiyor. Sorumluluklarını hiç üstlenmeyen yeni nesil kafasından bahsetmiyorum. Hayatı basitleştirmekten kastım anneler gününde anneni aramayı külfet saymak veya hasta arkadaşının ziyaretine "Telefonla hallederim" tembelliği demek değil. Basitleştirmekten kastım; az eşya, yerine getirilmek üzere verilmiş daha az söz, daha az ama yoğun geziler hatta belki daha az ama nitelikli insan. Bildiğin sadeleşmekten bahsediyorum yani.

"Adam bir viraj geyiğiyle başladı, kafamızı ütüledi. Motosiklet bunun neresinde?" diye soran arkadaşıma söylüyorum; Kardeşim seni sadeleştirecek en önemli iki aracın birinden bahsediyorum. Bunların biri tekne diğeri motosiklet. Burası bir motosiklet dergisi olduğuna göre size 43 Bavaria anlatacak değilim. Motosikletle hayatını zorlaştırma, sadeleştir diyorum.

Sana ne motoru bilmem ne yapınca kaç beygir oluyormuş, virajda daha fazla yatınca başın göğe eriyormuş, pistte kanguru derisi tulum kullanınca düşmelerde daha çabuk durduruyormuş detaylarından.

Sen bir motosikletle 10 kilo keyif alıyor musun kardeşim. Belin, boynun ağrımadan biniyor, suratındaki sırıtışla sürüyor, 10 yıllık taş gibi soluk montunla geziyor, mutlu mesut yaşıyor musun; yeter.

Hayatı yemiş yutmuş guru edasıyla söylemiyorum. Tersini yapan dangalaklardan sıkça gördüğüm ve bir dönem bunların başını çekenlerden birisi olduğum için kusuyorum.

Sür git; keyfine bak. ■

ATAŞEHİR'İN
EN İYİSİNDE SERİNLE!
Fitness ★ Pilates
Zumba ★ Cycle Gx
Bosu Mix ★ Belly Fit
Tae-Bo ★ Vinyasa Yoga
Açık-Kapalı Havuz ★ Resist a Ball
Kick Box Cardio ★ Muscle Strenght
Kids Gymnastics ★ Kids Club
Outdoor Training ★ Functional Training
Salsa ★ Running Team
0216 575 54 54 | letsclub.com.tr |
0549 575 54 53
WHATSAPP BİLGİLENDİRME HATTI
Let's CLUB
Reshape, Relax, Refresh

TAKİP MESAFESİ HAYATI ÖNEM TAŞIR

Pervin Ozulu
pervin.ozulu@motoron.com.tr

İki araç arasındaki takip mesafesinin ne kadar önemli olduğunu sanırım herkes biliyor, ama sürüş esnasında neredeyse hiç dikkate alınmıyor. Trafik hiç akıp gitmez kendi halinde, mutlaka sıkıştıran, yakın mesafelerden teğet geçerek hızlı makas yapan ve taciz eden sürücüler olur. Direksiyonun başında bazı kişiler problemli kişiliklerini bu şekilde ortaya çıkartır, üstelik kendilerinin herkesten üstün olduğuna ve harika araç kullandığına inanır.

Konumuz önemli, hız arttıkça fren mesafesinin uzadığını eminim ki herkes biliyor, biliyor diye düşünüyorum. Yurtdışında hıza göre gerekli takip mesafesi yok ise, trafik cezası kesilmektedir. Kamera ile her şey ölçülüyor.

Takip mesafesi hayati önem taşır, bu bilgi cepte ise neden neredeyse kimse bunu dikkate almaz, hatta tam tersi otoyollarda tampon tampona dayalı biçimde öndeki araç taciz edilir. Sıfıra yakın takip mesafesi öndeki sürücü için çok rahatsız edicidir. Hele motor kullanırken çok tehlikelidir. O nedenle kendi güvenliğimiz için arka tarafı aynı ön gibi daima kontrol altında tutmak zorundayız, "Fren yaparsam arkadaki araç durabilir mi?" gibi sorular sormamız gerekiyor kendimize. Fren anında mutlaka arka kontrol edilmeli, son durum yani o an ki durum nedir diye bakmak gerek. Çok fazla yakın ise ve duracağından emin değilseniz hiç risk almadan B planı "Kaçış" yoluna girmek yararlı olur. Motosiklet bu konuda arabadan çok daha üstündür, çünkü arabayla kaçış planınız pek olamaz, hiçbir araya sığmaz ve kıvrak manevralarla dar yerlerden uzaklaşamaz. Motosiklet ile hemen hemen her fırsatta bir kaçış imkanı yaratabilirsiniz. Bu ve birçok nedenlerden dolayı sürüş esnasında çevre sürekli gözetlenmelidir, bizim trafikte buna çok fazla ihtiyaç vardır.

Birçok sürücü yakın mesafe araç kullanımına öyle alışmış ki, yarattığı tehlikenin farkında bile değildir. Gerektiği durumlarda arkamda çok yakın seyir eden araca işaret ederim, ya elimle işaret eder, ya dörtlüleri yakar ya da kısa bir an için uyarı niteliğinde frene basar ona sorunu anlatmaya çalışırım. Genelde başarılı olmuşumdur, sürücülere dertlerimizi yaşanan anlarda aktarmak onlar için de bir tecrübe oluyor ve belki başka bir motorcuya o kadar yakından takip etmez bir daha. Dileklerim bu yönde… Özür dileyenler oluyor, hatalarını anlayanlar kendilerini geliştirebilir. Dediğim gibi olayın ciddiyetinin farkında bile değiller, bilinçsizlik hat safhalarda.

Araçların arasındaki eksik takip mesafesi birçok kaza ile birebir ilişkilidir. Yavaş giden öndeki aracın yan şeridi müsait olmayınca arkadan gelen ve yol isteyen araca hemen yol veremeyebilir, yan şeridi doludur, ama tacizci sıfıra yakın mesafeyle stres ve sinir yaratır, sıkıştırmaya devam eder. Bu araba da olur, motosiklet de olur. Bu bir sürüş şekli değildir, magandalıktır. Takip mesafesi bırakan aracın da önüne o araya giren de çoktur. Birçok nedenlerden dolayı sağlıklı bir trafiğe sahip olamıyoruz ne yazık ki. Öndeki araç yavaş gidiyorsa belki yaşlı bir sürücüdür, annelerimiz ve babalarımız da araba kullanıyor ve refleksleri hızlı olmadığından daha ağır sürüşleri olması normaldir. Biraz sabır ve saygı ve biraz medeniyet olsa fena mı olur? Elbette trafiğin akışını engelleyen sürücüleri de kınıyorum, önü boş iken sürekli yavaş giderek bile bile sol şeridi tıkayan, ısrarla orta şeride geçip yol vermeyen bu bilinçsiz ve bencil sürücülerin de azalması gerekiyor. Bütün saydığım bu konular birbirini tetikliyor. Kendi önümüzde araç ile de mesafeyi durabileceğimiz şekilde ayarlamamız gerek, hep acil duruma göre hazır olursak o kadar çok güvende oluruz, çünkü sadece kendimizin kurallara göre motoru sürmek kesinlikle yeterli değildir. Motorcu her şeyi görebilmeli ve tahmin edebilmelidir, kendi güvenliğimiz için her şeyin sorumluluğunu üstlenirsen keşmekeş trafiğin içinde çok daha güvende oluruz, çünkü diğer sürücülerden beklentimiz olmadığında ona göre sürüşümüzü yaparız. "Ne kadar az beklenti, o kadar çok mutluluk" derler… ■

HAYATA BAKIŞ AÇINI DEĞİŞTİRECEK...

"Maceranın Yepyeni Adı"

MONDIAL
www.mondialmotor.com.tr

RX3 i EVO

UMA UĞUR MOTORLU ARAÇLAR

TEHLİKE ALGILAMASINA GÖRE GÖRÜŞ

Alpaslan Kuzucan
alpaslan.kuzucan@motoron.com.tr

Hatalı Görüş Alışkanlıkları: Ortalama sürücüler trafiğe giriş yaparken önceliklerine ve tecrübesine göre çıkış yaptığı alanın görüş kesitini belirler. Bir otomobil sürücüsü içinde bulunduğu aracının verdiği güvenle yola ve trafiğe daha az odaklanarak çıkacaktır. Daha dar bir çerçeveyi bakışlarıyla tararken bir motosiklet sürücüsü araba sürücüsüne göre 4-7 kat daha fazla bir yoğun ve geniş bakış yapacaktır. Bir kamyon sürücüsü ise arabaya göre çok daha az bir bakış taramasıyla trafiğe çıkış yapar.

Bu aslında sürücülerin bilerek, isteyerek yaptıkları bir davranış değildir. Onlar fakında olmadan kendilerini içlerinde bulundukları karşı riske maruz kalma oranında bir bakış ve dikkat sınıflaması içine otomatikman sınırlandırmışlardır. Beyinsel şartlanma da denebilecek bu durum bir çok kavşak ve yol ayrımı kazasının sebebidir. Birde kulağına cep telefonunu dayamış konuşarak araç süren maymunumsuları varsayarsak onların on metre önlerindeki bir motorcuyu dahi görmeleri mucizeyken yanlarındakini görmeleri zaten olanaksızdır.

Motorcular:

1. Gözlerinizi iyi kullanınız.
2. Beyninizi iyi kullanınız.
3. Aynalarınızı iyi kullanınız.
4. Sinyal ışıklarınızı ve kornanızı iyi kullanınız.
5. Frenlerinizi iyi kullanınız.
6. Gidonunuzu iyi kullanınız.
7. Donanımsız motora binmeyiniz.

Ölümcül bir kazanın oluşması için 1-2 saniye yeterlidir. Sonra yerde yatan kazazede, yada onun parçaları biraz ötede de arabasından çıkan duyarsız birisinin 'HİÇ GÖRMEDİM' hezeyanları ve boş bakışları.

Gerçeği biliniz:
Hayatında hiç motosiklet kullanmamış diğer tür araç sürücüleri motosikletlere karşı adete beyinsel kördürler. Bu fiili gerçek dünya motosikletçilerinin organizasyonlarınca tespit edilmiş bir durumdur. Bir varsayım değildir.

Ortalama iki tonluk arabalarının içinde sürüş yapanların görebilecekleri geniş alan(peri ferik görüş) ön camları ile sınırlıdır. Kazaların %60 ı görmediğini iddia eden araba yada diğer çok tekerli araç sürücülerinin hatalarından oluşmaktadır. Genel sebep ise araç sürücüsünün motosikleti görmemiş olması yada daha dürüst olanların itiraflarıyla motosikletlinin ne yapacağını bilememesi ve hızını kestirememiş olmasıdır.

Hiçbir motosiklet sürücüsü motorundan sebepsiz düşmez. Bu bir gerçektir.

Motosiklet sürücüsü manevra yapmak yada bir engelden kaçmak için yol hattının(iki çizgi arası) tümüne ihtiyaç duyar ama diğer araç sürücüleri bunu pek bilmezler. Bu yüzden yolun sağ kenarına yakın gidiyor diye aynı hat içinde motorun yanına gelerek adeta onu yolun dışına atmaya kalkan araç sürücüleri vardır.

Büyük araçlar motosiklete çok yakın ve hızlı geçmemelidirler. Oluşacak rüzgar türbülansı bir TIR ın arabayı sarsması misali motosiklet sarsacaktır.

Motosikletler destek olmadan kendi başlarına dik duramazlar bu yüzden araç sahipleri lütfen gelip motosikletin dibinde durmayınız. Yine motosikletlerin geri vitesi yoktur bu sebeple yokuşta park etmiş bir motorun gelip yokuş aşağı tarafına, tam dibine yeterli bir pay bırakmadan lütfen park etmeyiniz.

Motorcu bir insandır. Düşerse yada düşmesine sebep olunursa ölebilir. Bu ise cinayettir, en azından ölüme sebebiyet vermektir.

Eğitimle düzelecek.
Motosiklet sürücüleri lütfen araba ve tüm diğer çok tekerlekli araç sürücülerinin hatırı sayılır bir kısmının motosiklet sürüş dinamikleri hakkında çok sınırlı bir bilgiye sahip olduğunu biliniz ve sürüşünüzü ona göre yönlendiriniz.

Motosikletlerin yapısı, onlarla birlikte sürüşte dikkat edilecek hususlar konusunda diğer araç sürücülerinin eğitilmesi şarttır. Burada tüm sürücü kurslarına görev düşmektedir. Motosiklet, araba ve ağır vasıtaların birbirleri ile uyum içinde ve güvenle sürüş yapabilmeleri için sürücülerin bilgilendirilmesi gereklidir.

Araç sürücülerinin dikkatlerini dağıtan cep telefonu konuşmaları yada müzik seti - radyo arama/taramaları ise kesinlikle ortadan kalkmalıdır. ■

RX-7

Arai HELMET

GIUGLIANO

MAVERICK

PEDROSA SAMURAI

HASLAM

Roundest, Smoother & Stronger Shell
R-I-P SHAPE

CERTIFIED BY SNELL MEMORIAL FOUNDATION

Daha fazla hava girişi sağlayan geliştirilmiş aerodinamik yapı.

Daha sağlam, daha yuvarlak hatlı ve daha hafif yeni dış kabuk.

Tamamen yenilenmiş, kullanımı kolay cam kilit mekanizması.

Yeniden tasarlanmış, daha fazla çene boşluğu.

Yeni cam mekanizması ile kolay sökülüp takılabilen kask camı.

Mototaş

Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.

MERKEZ KADIKÖY : Bağdat cad. İntaş Sitesi, A Blok No:1 Kızıltoprak 34724 İstanbul **Tel :** +90(216) 347 13 00
D-STORE ŞİŞLİ : Piyalepaşa Bulvarı Sultan Sokak No:20 Şişli/İstanbul **Tel :** +90(212) 347 13 03
D-STORE ATAŞEHİR : K.bakkalköy Mah. Ayşe Hatun Çeşme Sok. No:8 Ataşehir/İstanbul **Tel :** +90(216) 575 33 33

mototas mototasAS dainesetürkey info@mototas.com.tr

mototas.com.tr
Online Alışveriş

INTERCITY İSTANBUL PARK PİSTİ'NDEN CALIFORNIA SUPERBIKE SCHOOL GEÇTİ!

California Superbike School Türkiye temsilciliğini yürüten Motoron Dergisi tarafından 2017 senesinin beklenen ilk California Superbike School (CSS) Eğitimi, Intercity İstanbul Park'ta düzenlendi.

Yazı: Özlem Köseoğlu
Fotoğraflar: Özlem Köseoğlu, Sevan Özbülbül

Viraj sanatının ustaları tarafından verilen California Superbike School Eğitimleri, 6-7 Temmuz 2017 tarihleri arasında Intercity İstanbul Park Pisti'nde muhteşem bir atmosferde gerçekleşti. "Sanatı Keşfet" sloganını benimseyen ve oldukça ilgi gören eğitimler hakkındaki detayları, birebir profesyonel CSS Eğitmenleri'nden ve katılımcıların kendilerinden dinleyelim.

İlk olarak söz, California Superbike School Eğitmenleri'nde…

M.: Görkem Bey, California Superbike School nedir?
Görkem Canverdi: CSS okulu aslında

genelde motosiklet sürücülerinin en çok tedirgin olduğu viraja girişleri ve virajda motosikleti nasıl rahat kumanda etmeleri gerektiği üzerine bir viraj okuludur. Düzlüklerde genelde sorun yoktur. Ama viraja gelince oluşan stresle, dikkat dağınıklığıyla ve yapılmaması gerekenlerle motosiklet oldukça instabil bir alete dönüşebilir. Biz de California Superbike School'da bu durumun nasıl aşabileceğini, nasıl daha güvenli sürülebileceğini ve virajda bu rahatlığın nasıl sağlanabileceğini anlatıyoruz.

M.: CSS, kaç seviyeden (Level) oluşuyor? Kısaca bahsedebilir misiniz?

Gary Adshead: CSS, toplam 4 seviyeden oluşuyor. Level 1, sürücünün motosikleti stabil yani dengeli kullanabilmesi ile alakalı. Bir gün boyunca sürücü ile buna odaklı olarak çalışılıyor. Level 2'de ise sürüşlerinizde görsel yeteneklerin önemi üzerine çalışıyoruz. Level 3'te, sürücünün dengesi, sürücünün motosiklette hareket kabiliyeti ve motosiklette denge sağlaması üzerine odaklanılıyor. Level 4, daha çok kişisel taleplere göre şekillenen bir eğitim oluyor. Her katılımcı, 1,2,3 ve 4. seviye olarak sırasıyla eğitimlere katılabilir.

M.: Bir sürücü kendini yeterince tecrübeli görüp istediği seviyeden ders alabiliyor mu?

Görkem Canverdi: Okulun prensibi gereği, profesyonel bir yarışçı da gelse, yıllardır yüzbinlerce kilometre yapmış bir öğrenci de gelse, eğitim birinci seviyeden başlıyor. Arkasından ikinci seviye, arkasından üçüncü ve dördüncü seviye geliyor. Dördüncü seviye, bir sınıf eğitiminden çok biraz daha öğrencinin kendi taleplerinin çevresinde şekillenen özel bir kurgu şeklinde daha çok kişiye özel çalışılan bir seviyedir.

M.: CSS Eğitimleri'nin katılımcılara sağlayacağı faydalar nelerdir?

Nikos Tsoumanis: Bu eğitimler, daha dengeli, stabil ve aynı zamanda daha güvenli bir şekilde motosikletinizin üzerinde kontrol ve hakimiyet sağlama üzerine verilen önemli bir eğitimdir. Bu eğitimlerde amaç sadece sürüş yapmak değil aynı zamanda teori eğitimleri ve geri bildirimler yardımıyla neler yaptığınızın, nerelerde hatalar gösterdiğinizin farkında olup onları düzeltip geliştirmektir. Hatanızın ne olduğunu bilirseniz onları düzeltebilirsiniz. Bence burada ana nokta, motosikletinizi kontrol edebiliyor olmanızdır.

Costas Liofagos: Bir sürücünün, California Superbike School'dan elde edinebileceği pek çok fayda bulunuyor. Bir sürücü için virajda ya da dönüş esnasında güvenli hissetmek ve dengeli olmak çok önemlidir. CSS'in verdiği tüm talimat ve bilgiler buna yöneliktir. Bir öğrenci, pistte California Superbike School'dan öğrendiği her bir bilgiyi, normal yolda, dağ yolunda, caddede ve hayatında motosiklet sürdüğü her yerde uygulayabilir.

M.: California Superbike School Eğitimi'ne katılmak için zorunlu olan bir koşul bulunuyor mu?

Spyros Koutras: Bir ehliyetinizin ve en önemlisi de öğrenme isteğinizin olması gerekiyor. Ardından tabii ki bir motosiklet ve bir vites. (beraberce gülüyoruz.)

Verilen teorik ve geri bildirimler, öğrenci tarafından ne kadar iyi anlaşılırsa anlaşılsın, konunun doğru anlaşıldığından emin olmak

için mutlaka pratiğinin yapılması gerekiyor. Burada öğrettiğimiz herşey, bir sürücünün motosikleti düzgün kullanmasıyla ilgilidir.

M.: California Superbike School eğitimleri neden pistte yapılıyor?
Görkem Canverdi: Çünkü pist çok güvenli ve bir laboratuar ortamı gibidir. Karşınıza çıkabilecek bir şey yoktur. Dolayısıyla sürücü, bu ortamda motosikletini daha iyi tanıyabiliyor ve motosikletine daha iyi kumanda verebilmenin nasıl olduğunu keşfedebiliyor. Sürücü, bunları daha güvenli bir şekilde yapabildiğini öğrendikten sonra bunu pist haricinde her yerde uygulayabiliyor.

Pist içerisinde koçu ile öğrencinin nasıl iletişim kurulduğunu sorduğumuzda Nikos Tsoumanis, pistte öğrenci ile iletişim kurabilmek için özel el işaretlerinin bulunduğunu anlatıyor. Bu özel işaretlerin, öğrenciye pist öncesinde anlatılmış olduğunu da sözlerine ekliyor.

M.: Merak eden okuyucularımız için biraz daha detaya girecek olursak, California Superbike School Eğitimleri'nin bir günü nasıl geçiyor?
Nikos Tsoumanis: Bir seviyede toplam

beş seans bulunuyor. Teori eğitimi, pist antrenmanları, debrief dediğimiz geri bildirimler ve ara şeklinde ilerliyor. Bu döngü, bir seviye için bir gün boyunca toplam beş kere tekrarlanıyor.

Görkem Canverdi: Öğrenciler ilk önce sınıfta teorik bilgiyi alıyorlar ve eğitimin arkasından aldıkları teorik bilgiye uygun olarak pistte uygulamayı yapıyorlar. O sırada pist koçları, öğrencilerin teorik anlatılanları pistte nasıl uyguladığını gözlemliyor ve gerektiğinde müdahalelerde bulunuyor. Pist seansı bittikten sonra koç, öğrencileriyle karşılıklı olarak o seansı değerlendirerek debrief yani geri bildirim veriyor. Ayrıca bir seviyede beş tane pratik uygulanabilecek başlık üzerinde çalışılıyor. Dolayısıyla öğrenciler, bir günde beş başlığı tamamlamak üzere eğitim için beş kere piste çıkmış ve beş kere de sınıfa girmiş oluyor.

M.: Pist seansı öncesindeki teori eğitimleri ve sonrasındaki debrief (geri bildirim) lerin öneminden bahsedelim.
Gary Adshead: Teori eğitimlerinin ve debrieflerin amacı, sürücüleri kendileri hakkında düşünmeye teşvik etmektir. Sınıfta, ihtiyaçları olan bilgiyi kendileri ile paylaşıyoruz ve bunları pistte pratik olarak uygulamalarına imkan veriyoruz. Bu, aynı zamanda sürücünün genel anlamda neler olup bittiğini görmesi ve anlaması için önemlidir. Böylece biz de öğrencilerin, ne yapmaları gerektiğini bildiklerinden ve sınıfta verilen bilgi anlamında kendilerinden beklenenden ne kadar sapma yaşadığından emin oluyoruz. Antrenmanların hangi kısmının iyi gittiğini, hangi kısımların geliştirilmesi gerektiğini anlayıp öğrenci ile karşılıklı konuşuyoruz. Olay şu ki, sürücü okulu bitirdikten sonra yola çıktığında, ona yardımcı olmak için biz orada olmayacağız. Eğer yanlış giden bir şey varsa, ne yapıp yapmadıkları konusunda onlara mantıklı olarak düşünme şansı veriyoruz. ■

ŞEHRE
İZ BIRAK
CFMOTO
/cfmototurkiye
/cfmototurkiye
/cfmototurkiye
CFMOTO
www.cfmoto.com.tr
150NK
UMA
UĞUR
MOTORLU
ARAÇLAR

Söz şimdi de California Superbike School Eğitimleri katılımcılarında…

Burhan Hakan Yılmaz: California Superbike School eğitiminden, arkadaşlarım vasıtası ile haberdar oldum. Daha önce gittiğim eğitim okulunda da güvenli sürüş ve viraj eğitimi için buraya gelmem tavsiye edilmişti. Fırsat doğunca da geldim ve gayet memnun kaldım. Eğitmenler, çok iyi bilmemiz gereken her şeyi aktarıyor. Benim için en önemli olan kilit nokta, güvenli sürüş konusuydu. Belki artık biraz daha korkularımı atıp biraz daha kendime güvenli ve daha hızlı gidebilirim diye düşünüyorum.

Okan Beygo: Daha önce bu okulu duymuştum, herkes "Teknik öğrenmen için buradan eğitim alman lazım" diyordu. Böyle bir sürede bu teknikler ve bu alışkanlıklar ancak böyle bir metodolojiyle ve böyle bir eğitimle kazandırılır. Eğitmenler, anlattıkları konunun sebebini de açıklıyorlar. Uygulamadaki hatalarını da söylüyorlar ve sen de o hataları biliyorsun. Çok profesyonelce çalışılıyor sanırım onu söyleyebilirim. Önümüzdeki bir günün geri kalan zamanında daha öğreneceklerim var ve onların her bir tanesinin yararlı olacağını şimdiki öğrendiklerimin yararını gördüğüm gibi hissediyorum.

Erdem Yurttaş: CSS eğitimini daha önce duymuştum ve eğitimin yapılacağından da haberdar olunca katılmaya karar verdim. Yorgunluk var tabii ki ama eğitim çok güzel geçti. Ufak tüyolar ve tekniklerle piste epey alıştık. Benim için en önemli kilit nokta, yolda da işime yarayabilecek olan kontra tekniğini daha uygulamalı öğrenmiş olmam oldu. Koçlar gerçekten çok iyiler ve çok memnunum.

Yavuz Erpınar: Başlangıçta virajlara girmeye korkuyordum. Eğitimden sonra özellikle viraj kabiliyetimin iyi anlamda değişeceğini düşünüyorum. 25 yaşındayım ve 17 yaşımdan beri motosiklet kullanıyorum. Ama hiçbir şey bilmiyormuşum, öyle boş boş kullanıyormuşum meğer. CSS eğitimleri, gerçekten apayrı bir dünya ve apayrı bir kapı açıyor. Burada öğrendiğim viraja giriş tekniği, bakışlar, motora hakimiyet ve motoru daha iyi hissetme, vücut hareketleri gibi bilgilerin hepsini yolda kullanabiliriz. Eğitime katılmak isteyenler, bu eğitimi almadan motor kullanıyorum demesinler bence.

Ali Jey: Her şey mükemmel tasarlanmış. Gelecek sene yarışlara katılmak için lisans almam gerekiyor. CSS eğitimlerinde, bazı noktaların üzerinden geçme şansımız oldu. Bunlar benim için çok önemliydi ve genel olarak eğitimden memnun kaldım. Bir dahakine katılmak isterim tabi ki neden olmasın. CSS hakkında her şeyi takip ediyorum ve CSS'in son derece tecrübeli bir okul olduğunu biliyorum.

Tahir Leblebici: Gaz tepkimesi, apeks noktalarının çalışması gibi konuları hiç bilmiyormuşuz desek yerinde. Hatta dün hocanın elini sarılıp öpecektim neredeyse. Eğitimlerin o kadar faydası oldu. 2011 yılından beri motor kullanıyorum. Bu eğitimlerle viraj dönüşüm tamamen değişti, motoru hiç bu kadar yatıramıyordum zaten. Gaz ayarı artı fren tutuşu derken kısaca motor sürmeyi yeniden öğreniyorum. Bir sonraki seviyede neler olduğunu öğrenirsek tabi ki katılmak isterim.

Oğuzhan Gülçağlayan: Program o kadar güzel ayarlanmış ki, size verilen ilk pratiği yapmaya çalışırken eksik yaptığınız, bir sonraki derste anlatılıyor. Sürekli üstüne koyarak ilerlenmişti ve 2 günün sonunda tüm bu teoriler çok daha iyi oturmuştu. 3 adım bakış dedikleri önce giriş, sonra apeks ve çıkışa bakmak üzere adım adım bakışı çalıştığımız antrenman, bana gerçekten çok yardımcı oldu. Bu çalışma benim için okulda öğrendiğimiz bütün çalışmaların toplamı gibiydi ve her şey yerine oturdu. Kesinlikle bütçesi olan herkesin katılmasını tavsiye ediyorum. Evet, fiyat öncelikle çok pahalı gibi gözükse de 2 günlük pist ücretini düşününce normal eğitimden çokta farklı sayılmıyor. İnsan kendindeki gelişimi gördükçe şaşırıyor.

Yiğit Yur: Madem bu işi hevesle yapıyorum en azından doğru yapayım diyerek bu eğitime geldim. 7-8 senedir de kullanıyorum aslında ama artık o seviyeye geldim ve piste çıkmak istiyorum dedim. İlk aldığım eğitim bu oldu. Dün çok güzeldi, çok keyif aldım. Akşam 8'e kadar uzaması da ayrı güzel oldu bence. Günün sonunda yorgun olsak bile en son akşam sohbeti, çok keyifli oluyor. Eğitim sayesinde etrafımdan daha fazla haberdar oldum diyebilirim. Dün bile eve giderken aklıma devamlı dünkü 5 kural geliyordu. Ne zaman yapılırsa 3. ve 4. Seviyeye katılmayı da düşünüyorum.

Uğurcan Yüksel: Eğitim sonrası sürüşüm, benim için çok daha konforlu ve stabil bir hale geldi ve beklentilerim karşılandı. Daha ilk gün olmasına rağmen eğitmenler, çok kilit noktalarla çok başka boyutlara taşıyabiliyor. Konunun tamamen interaktif olması çok hoşuma gitti. Sana bilgiyi yükleyip bırakıp senden beklemektense sürekli düşünmeye ve daha iyi anlatmaya yönelik olduğu için gayet verimliydi. Duyduğumuz ve gördüğümüz kadarıyla rüştünü ispatlamış, tanınan ve global bir okul olduğundan, tüzel bir kurumdan bu eğitimi almak amacıyla CSS'i tercih ettim.

Reşit Elbir: Çok uzun süredir bu eğitimi almak istiyordum. Burada 5 seans boyunca 200 kilometreye yakın yol yaptık ve sürekli kendimizi deneme fırsatı bulduk. Eğitmenlerin sizi izlemesi, yaptığınız yanlışları anlık olarak göstermesi pist gibi bir ortamda çok güzel. Dün motosikletle eve giderken, bu gün 2. Seviyeye gelirken daha güvenli, daha kararlı motosiklet kullandığımı fark ettim. 100,000 km'den fazla bir yol tecrübesi olan bir sürücüyüm. Ama o 100,000 km'yi bu eğitim bilgilerimle yapsaydım çok çok daha iyi olurdu diye düşünüyorum.

İsmail Barış Bulamur: Hocalarla birebir yaptığımız eğitimlerde, yanlış yaptığımız şeyleri gördük. Bize çok yardımcı oldular. Başarılı bir eğitimdi. Dünün başıyla sonu arasında ciddi fark vardı. Motorda daha rahattım. Virajlara daha rahat girdim, hızım arttı. Kendime güvenim daha fazlalaştı. En kilit nokta galiba gaz kontrolüydü. Öğrendiklerinizi caddede birebir uygulamasanız da ihtiyacınız olduğu anda uygulanacak çok kilit noktalar var. Pist günlerine geliyorduk ve pistte yaşadığımız sıkıntılar hep aklımızın köşesindeydi. CSS eğitimini de çok uzun zamandır takip ediyordum ve katılmak istiyordum. Böyle bir fırsat oldu. İlerisi olsa devam etmek isterim.

Engin Mepa: 17 seneden beri motor kullanıyorum. Motosikletle Türkiye'nin her bir köşesini gezdim. Akabinde Kuzey ve Güney Amerika, Kuzey ve Güney Afrika, Yeni Zellanda, Meksika, Vietnam gibi pek çok yer gezdik. Ama virajlarda son zamanlarda sıkıntılarım olduğunu hissettim. Onun için bir arayış içerisindeydim. Dünkü eğitimden çok memnun kaldım ve çok keyif aldım. Eğitimler çok faydalı ve çok çok güzeldi. Eğitmenler ise çok başarılılar. Bunun daha çok gruplara duyurulup herkesin istifade etmesini isterim. Bu biraz Racing grubu gibi gözüktüğü için kimse dönüp bu tarafına bakmıyor. Ama bunu Goldwing'cilere, Enduro'culara da duyurmak lazım. Bu arada Motoron Dergisi'ne de teşekkür ederiz.

Doğa Kılınç: Senelerdir yarışıyorum fakat daha önce hiç eğitim almamıştım. Sonrasında teknik desteğin ve taktiklerin dışarıdan takviye edilmesinin daha iyi olabileceğini ve kendi kendine uzun sürede çözebileceğin kilit yerleri, kısa bir sürede hatta bir günde birkaç hocanın anlatmasıyla, hızlıca öğrenebileceğini düşündüm. Ve gerçekten de öyle oldu. Başka eğitimlerine de katılmak istiyorum aslında. Bu eğitimle de antrenmanlarımı destekliyorum. Hemen hemen herkesin hemfikir olabileceği gibi bence Dünya'nın en büyük ve tanınmış eğitim kurumu olan CSS'te yarışçılar için de farklı kategori olmasını isterim. Buraya Goldwinçi ve Endurocu abiler, yarışçılar geliyor. Herkes ortak bir nokta virajda buluşabilir. Eğitmenler ise gayet iyi ve tecrübeli.

Adem Karabulut: Kendimi geliştirmek için geldim. Bir kere katılmıştım pist gününe ve virajlara istediğim gibi giremiyordum. Birinci

günkü eğitimlerde hocaların sayesinde bunları geliştirme fırsatı yakaladım. Mesela dönemediğim virajı, hocanın verdiği taktiklerle daha iyi dönmeye başladım. İlk gün biraz yorucuydu, uzun sürdü ama memnun kaldım. Çıktıktan sonra da motorla gittim. Yoldaki sürüşümün de değiştiğini gördüm, virajlara artık daha rahat giriyorum. Virajlar daha kolaylaştı benim için. Bir sonraki olursa ve tarih olarak bana uyarsa katılabilirim. Katıldığım için mutluyum ve katılmak isteyenlere tavsiye ederim.

Kaan Başaran: CSS'in özellikle dönüşlerle alakalı çok iyi bir eğitim verdiği hususunda bir referansla geldim. Ama onun ötesinde güvenli sürüşle de alakalı bir sürü unsuru kapsayan, oldukça yetkin ve sempatik hocaların idaresinde bir eğitim. Sadece viraj değil olay, yani motoru kullanırken bakışınızdan, yolu okuyuşunuza kadar, bir sonraki hareketinizi nasıl tayin edeceğinizin en küçük detaylarına kadar anlatıyorlar. Son derce yararlı buldum. Birinci gün ile ikinci gün arasında ben kendimde gelişme görüyorum. Yolu okumayla ilgili, viraja giriş ve çıkışla ilgili anlatılanlar, elbette yolda uygulanacak konular. İstanbul trafiğinde bunun üzerinde birazcık daha fazla dikkatli olmak gerekecek ama verilen temel bilgiler her yol şartında yararlı olan temel bilgiler.

Motoron Dergisi'nin düzenlediği California Superbike School Eğitimi, 5-6 Ekim 2017'de Intercity İstanbul Park'ta sizlerle olacak! 5-6 Ekim 2017 tarihlerinde Level 1 ve Level 2'nin gerçekleşeceğini ve 5 Ekim 2017 tarihinde ise Level 3'ün yapılacağını belirtelim. ■

EN ÜST KLASMAN SÜRÜCÜLER
EN ÜST KLASMAN YAĞ KULLANIR

Putoline
MOTORCYCLE OILS

DRIVEN BY TECHNOLOGY

KAVACIK

Kavacık Mahallesi
Çiftlik Cad. No:4/A
Beykoz / İstanbul
0 216 693 14 30 - 31

HASANPAŞA

Eğitim Mahallesi
Poyraz Sok. No:10/C
Kadıköy / İstanbul
0 216 405 25 10 - 20

MASLAK

Atatürk Oto Sanayi Sitesi
1.Kısım 44. Sok.No:63
Maslak Sarıyer / İstanbul
0 212 346 43 21 - 22

ŞİRİNEVLER

Şirinevler Mahallesi
Tevfik Fikret Cad. No:2-1
Bahçelievler / İstanbul
0 212 697 99 11 - 12 - 13

KMA®
KİLERCİ MOTORLU ARAÇLAR

HONDA MOTOSİKLET SATIŞ VE PAZARLAMA'DAN SORUMLU GENEL MÜDÜR YARDIMCISI CEM ÖZÜTOK, MOTORON RİDER ACADEMY İLE PİST EĞİTİMİNDEYDİ!

6-7 Temmuz tarihlerinde Intercity İstanbul Park Pisti, motor sesleriyle doldu taştı. 2017 senesi için düzenlenen Motoron Pist Günleri ve Pist Eğitim Günü, tutkunları ve eğitim alan sürücüleri ile üçüncü buluşmayı da geride bıraktı. Honda Motosiklet Satış ve Pazarlama'dan Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Cem Özütok, Motoron Rider Academy bünyesinde pist eğitimi alan katılımcıların arasındaydı. Kendisini eğitim arasında yakalamışken görüşlerini alalım istedik.

Motoron: Motoron Rider Academy Eğitimlerine ilk defa mı katılıyorsunuz? Eğitimler hakkındaki görüşleriniz nelerdir?

Cem Özütok: Daha önce Honda Eğitim Merkezi'nde 1. 2. ve 3. Seviye Başlangıç Eğitimlerini almıştım. Fakat pist eğitimine ilk defa katılıyorum. Bambaşka bir tecrübe olduğunu söylemeliyim. Her şeyden önce eğitimlerde, virajı nasıl kavrayacağınızı, nasıl döneceğinizi, viraja nasıl hakim olacağınızı öğreniyorsunuz. Eğitmenler tarafından tüm bilgiler son derece basit ve sade bir dille anlatılıyor. Ayrıca profesyonel eğitmenler, o kadar çok noktaya değiniyorlar ki anlamamamız mümkün değil. Önce teori, sonra pratik ile devam ediyorsunuz. Bence Motoron Rider Academy'nin düzenlediği pist eğitimleri mükemmel. Kesinlikle çok memnun kaldım.

M.: Aldığınız eğitim içerisinde sizi etkileyebilecek ya da sürüşünüzü değiştirebilecek en önemli nokta neydi?

C.Ö.: Motoron Rider Academy bünyesinde, Profesyonel Eğitmen Armin Scherdan'dan birebir eğitim aldım. Teoride, pistin virajlarını nasıl almam gerektiği, bununla birlikte U dönüşü bir virajı parçalara bölüp kafamda nasıl görmem gerektiği, onun tek bir viraj olmayıp aslında dört parçaya bölündüğü, virajın girişinin, çıkışının, apeksinin olduğu

gibi bilgiler bütün detaylarıyla anlatıldı. Bence bu konuyu anlamak, anladıktan sonra da uygulamak en can alıcı noktaydı. Intercity İstanbul Park Pisti, hem öğrenip hem de öğrendiklerinizi pratikte uygulayabileceğiniz mükemmel bir yer. 10 senedir motosiklet kullanıyorum. Bu günkü deneyimim neredeyse o 10 yıla bedel, hatta daha bile iyi diyebilirim. Gerçekten çok farklı bir duygu.

M.: Eğitmeniniz Armin Scherdan hakkındaki düşüncelerinizi alalım?
C.Ö.: Kesinlikle mükemmel. Bir işi basit anlatmak için konuya çok hakim olmak gerekir. Armin de işini ne kadar iyi bildiğini ve konuya ne kadar hakim olduğunu fazlasıyla gösteriyor. "Bu kadar kolay mıymış?" dedirtecek kadar basit anlatıyor. Konuları ifade ediş şekli o kadar güzel ki anlamamanız mümkün değil. Belirli birkaç kademe eğitim alan ya da temel motosiklet eğitimlerini alan herkes bu deneyimi kesinlikle yaşamalı.

M.: Katılmak isteyen sürücülere neler söylemek istersiniz?
C.Ö.: Belirttiğim gibi eğitim almayı planlayan tüm motosiklet kullanıcılarına, Motoron Rider Academy'nin pist eğitimlerine katılmalarını kesinlikle tavsiye ediyorum. Pistte yaşadığınız, yoldaki sürüşlerinizden apayrı bir deneyim. Motor kullandım sanıyorsanız yanılıyorsunuz. Eksik bir yanınız var ve bunu tamamlamak için kesinlikle buraya gelmelisiniz.

M.: Motoron Rider Academy ve Honda işbirliği hakkında neler söylemek istersiniz?
C.Ö.: Honda olarak her zaman inandığımız motosiklet kültürünün aslında korkulacak bir şey olmadığını ve motosikletin sizi bir yerden bir yere götürürken çok akılcı bir mobilite aracı olduğunu vurguluyoruz. Bir kere motosiklet kullanırken keyif alıyorsunuz ve ayrıca zamandan tasarruf ediyorsunuz. Diğer yandan insanlar, trafikte araba kullanmaktan fenalık geçiriyor bir yandan da motosikletten korkuyorlar. Bu korkuları yenmek ve güvenli sürüş için Honda Türkiye olarak zaten yıllardır çeşitli kademelerde Japonya'da eğitim almış Eğitmenlerimizle eğitim veriyoruz. Eğitime olan inancımız çok geniş ve desteğimizde oldukça fazla. Bu manada Motoron'un verdiği eğitimlere dahil olup işbirliği içerisinde olmak bizim arzumuz ve çokta güzel. Burada sponsorluk yaptığımız için çok mutluyuz. İnşallah daha fazla motor da verip daha fazla Honda kullanılmasını sağlayacağız. Sponsorluğumuzu arttırarak devam ettirmek niyetindeyiz.

M.: Bundan sonra Motoron Rider Academy'nin eğitimlerine tekrar katılmayı düşünür müsünüz?
C.Ö.: Kesinlikle, devamı gelecek. Bu eğitimler her tekrarlandığında buradayım.

Profesyonel yarışçılara koçluk yapan tecrübeli Eğitmen Armin Scherdan tarafından Motoron Rider Academy bünyesinde eğitim alma şansına sahip olan Honda Motosiklet Satış ve Pazarlama'dan Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Cem Özütok ile pistteki motor sesleri eşliğinde farklı bir atmosferde keyifli bir röportaj yaşamış olduk.

Unutmayın Motoron Rider Academy ve Honda Motosiklet'in işbirliği ile Honda'nın efsanevi modeli CBR1000RR pist sürüş eğitimine açıldı. Profesyonel Eğitmenlerle, pist deneyimini yaşayacağınız eğitimler hakkında detaylı bilgiler için www.motoron.com.tr ve www.dmyayincilik.com'dan bilgi edinebilir ya da Didem Tüfekçi ile iletişime geçebilirsiniz. (didem.tufekci@motoron.com.tr) ■

SHOEI

EURO 4 GÜNCELLEMELERİNDEN SONRA KTM RC390

Avusturyalı üretici KTM'in bu sınıfta çok sevilen RC390'ını daha önce hem pistte hem de yollarda kullanmış ve çok beğenmiştik. Euro4 için gelen güncellemelerden sonra motorda yapılan değişiklikler acaba RC390'ı nasıl etkiledi? Hepsi yazımızda mevcut…

Yazı: Alişan Fidan, **Fotoğraflar:** Fatih Balkan ve Sevan Özbülbül

KTM'in bu motosikleti Avrupa'da A2 ehliyetlilerin ve kaliteli fren, süspansiyon, vb gibi ekipman arayanların isteklerine cevap vermek üzere üretti. Ayrıca üzerinde Moto3 sınıfında kullanılan süspansiyonların kullanılması ile KTM, pist sürücülerinin de kalbini fethetti.

Motoru eskisinden daha sıkı Euro4 emisyonlarına uydurabilmek için bir sürü değişiklik yapılmış. Gücü yine 44 beygir olarak kalmış ama motoru ilk çalıştırdığımda sesinin eskiye nazaran biraz daha sakinleşmiş ve daha naif bir karaktere büründüğünü farkettim. Euro3 strandartlarına uygun eski modeli biraz daha sesli çalışıyordu. Euro4 emisyon kuralları egzoz desibelini de regüle ettiği için burada bir değişikliğe gidilmiş. Egzoz alt taraftan yana taşınmış. Pistte sürerken eskiden altta olan egzoz ve alt sakalın yere yakınlığı yere sürtme gibi çeşitli sıkıntılar yaratıyordu. Bu yeni egzoz sayesinde alt tarafın yerden yüksekliği biraz artmış ve böyle bir problem kalmamış. Böylece kazandığımız birkaç derecelik yatma açısı pistte dizler yerde giderken bizi "alt sakal sürter mi acaba?" endişesinden kurtardı. Ayrıca yerden yüksekliğin artması ülkemizin yol şartlarında alt tarafın sürtmesi ihtimalini biraz daha aşağıya çekiyor. Egzozun altta olması her ne kadar ağırlık dengesini ortaya toplaması ve görünüş açısından şahsen sevdiğim bir özellik olsa da yana alınmasının birçok getirisi olduğunu da unutmamak gerek.

Motora KTM'in PASC adını verdiği bir kaydırmalı debriyaj eklenmiş. Bu debriyaj sayesinde agresif şekilde vites düşürürken motorun arka lastiği kitlenmeden çok stabil bir şekilde yavaşlayabiliyorsunuz ve tabi bu da doğal olarak pist sürenize anında yansıyor. Çok faydalı bir değişim olmuş. Bu arada PASC kaydırmalı debriyajı Euro3'lü KTM RC390'larınıza da direkt olarak takabildiğiniz bilgisini de vermiş olalım…

Ayrıca eklenen Ride by Wire'da (elektronik gaz kolu) eski telli sistemin atikliğini hiç aratmıyor. Gazın dozajlaması çok rahat ve doğal. İçinde saklı olan her beygiri bu müthiş ayarlanmış gaz kolu sayesinde neşter keskinliğinde ayarlayabiliyorsunuz. Hem yakıt ekonomisi hem de sürüş kalitesi olarak bu sistem çok şey kazandırmış.

Ride by Wire sistemi tam yapılamadığında cidden telli sistemi çok aratıyor fakat Avusturyalı üretici bu işi gayet güzel kotarmış.

Oturuş pozisyonu sürücü için yine Euro3'lü RC ile aynı fakat artçının koltukta daha konforlu şekilde oturabilmesi için peglerin yerleri ile biraz oynamışlar ve artçı koltuğu kısmına 12mm daha sünger eklemişler. Kiminin şikayet ettiği, kiminin ise çok sevdiği tam yarış tarzı sürücü oturuş pozisyonunda ise hiçbir değişiklik yapılmamış. Ben bunun konfor çekinceleri ile değiştirilmemesine çok sevindim çünkü RC390 gerçekten Moto3 kanını taşıyan ve bunu sürücüsüne tam anlamıyla hissettiren bir motosikletti. Öyle de kalmasına çok sevindim.

Aynalar biraz daha genişlemiş ve arkayı artık daha iyi gösteriyor. Sürücü koltuğuna ilk geçtiğimde şeklini şemalini biraz yadırgasam bile fayda açısından bakıldığında yapılan geliştirmelerin sürücülerin istekleri doğrultusunda yapıldığı çok bariz çünkü eski nesil ile arasındaki arkayı görebilme rahatlığı farkı gece ve gündüz gibi!

Euro3'lü versiyonunu test ederken beğenmediğim tek noktası olan frenlerini de KTM boş bırakmamış. Eski nesildeki 300MM'lik Bybre üretimi frenler biraz daha büyüyerek 320MM olmuş. ABS üzerinde biraz daha çalışılmış ve Brembo'nun radyal dört pistonlu kaliperleri kullanılmış. Bosch tarafından üretilen ABS sistemi eskiden olur olmadık yerlerde sürekli devreye giriyordu ve insanın gerçekten sinirini bozuyordu. Burada yapılan değişiklikler çok yerinde olmuş ve kullanılan yeni disk ile motosikletin durma gücü bir tık daha ileri seviyeye geçmiş. En sevdiğim değişikliklerden biri ön fren oldu. Pistte de dibine kadar zorladığımızda eski frenler bir süre sonra ısındığını belli ediyordu fakat çok sert geçen bir seansın sonlarında dahi bu yeni frenler ile bir ısınma ve süngerleşme hissi yaşamadım.

Trellis şasisi ve oldukça hafif olan 147KG'luk ağırlığı da değişmeden kalan KTM RC390, bu değişimlerle beraber çok daha güzel bir karaktere bürünmüş. Pistte ve yollarda oldukça zorladığımız RC390'ın performansına hayran kalmamak elde değil. Yakıt ekonomisi ve performansı ile göz dolduran bu modeli test etmek istiyorsanız KTM Spormoto'da bir test motoru mevcut. Tüm bu değişiklikleri ilk elden test ederek siz de tecrübe edebilirsiniz… ■

ABONE OL HEDİYENİ KAP!

Motoron'a 12 ay abone olan herkese;
BIKERS DREAM DİJİTAL SAYAÇLI AYAK POMPASI HEDİYE!

1 Yıllık Abonelik
+
Bikers Dream Mini Lastik Pompası

~~342 TL~~

279 TL

D-1004 BikersDream Mini Ayak Pompası
Bisiklet, motosiklet, scooter, araba, ATV, Şişme Yataklar veya Top için tasarlanmış alüminyum ayak pompası.

Küçük eforla büyük basınç!
Yüksek Ses Modu ve Yüksek Basınç Ayarı

Toplar ve hava yatakları için iğneler, Dunlop adaptörlü bir toz kapağı ve çantasıyla ile birlikte.

Schrader, Presta ve Dunlop vanası için dijital hassas ölçü aleti ile çift pompa kafası.

Başvuru Tarihi _____
Ad _____
Soyad _____
Doğum Tarihi _____
Cinsiyet _____
Tel ev/cep _____
E-posta _____
Adres _____

_____

Şehir

Abonelik Başlangıç Sayısı

☐ Bu Ayın Sayısından ☐ Gelecek Ayın Sayısından

Ödeme Şekli

☐ Banka Havalesi ☐ Kredi Kartı

Kartın Üzerindeki İsim _____
Kredi Kartı No _____
Son Kullanma Tarihi _____
Güvenlik Kodu _____
İmza

Banka Bilgileri:
Detay Multimedya Yayıncılık Özdem Veli Erdem
TEB Bankası Adatepe Şubesi
Hesap No: 33868396 • Şube Kodu: 630
Iban No: TR51 0003 2000 0000 0033 8683 96

Detay Multimedya Yayıncılık
Küçükbakkalköy Mah. Yasa Sok. Zeytun Sitesi B
Blok D:1 Ataşehir - İstanbul • www.motoron.com.tr

Abone olmak için;
www.dmyayincilik.com ve **www.motosikletim.com.tr** web adreslerinden yararlanabilirsiniz veya Abone formunu doldurup **0216 469 44 70**'e faksiayabilirsiniz.

* Aboneliğinizin başlayabilmesi ve çıkacak ilk sayıyı size göndermemiz için abonelik formunuzun en geç ayın 20'ine kadar elimize ulaşması gerekmektedir.

t: 216 4694415 f: 216 4694470 info@motoron.com.tr

Arai
Africa Twin

ALSAK ALSAK 50 BİNE NE ALSAK?

Barkın Bayoğlu'nun değerli anısına, sevgiyle... Hoşçakal Barko!

Şöyle bir piyasaya bakındık. Biraz uzaklara gidecek motor alsak, konforlu olsa, gerektiğinde eşya koyacak yerleri olsa, basınca gitse, 100 bin lira da olmasa, ne alabiliriz dedik. Uğraşarak bir araya getirebildiğimiz motorlar şunlar oldu: Honda Africa Twin, Yamaha Tracer 900 ve Yamaha Super Tenere 1200.

Yazı: Sanço Panço, **Fotoğraflar:** Eren Dursun

Africa ve Tracer'ı 50 bin lira civarına sıfır kilometre almak mümkün. Bu yüzden onları kendi temsilcilerinden 2017 test motorlarını aldık. Super Tenere 2014 model olmasına karşın rengi dışında güncel model ile aynıydı. Onu da motoru yaklaşık 50 bin liraya ikinci el alan İlker'den ödünç aldık. İstikamet, Kazdağları!

Kazdağları çıkartması 7 motorlu, GS'li miesli bir grupla yapıldı. Bu esnada test için aldığımız 3 motoru, farklı sürücüler karşılaştırdılar. Daha önce Honda Fun Club'ın bir gezisinde yaptığımız İstanbul, Tekirdağ, Uçmakdere, Şarköy, Çanakkale ve Küçükkuyu rotasını kullanmayı tercih ettik. Türkiye'nin en sıcak günlerini yaşadığımız 3 günde motorlar adeta pişti, sürücüler ise haşlamadan hallice oldu.

Uçmakdere girişi her daim enteresan duygular yaşatıyor. Acayip kalabalık bir sahil kasabası olan Kumbağ'a kadar yolda traktörden köpeğe, arabadan yayaya, mobiletten motorlu tarla aracına kadar her türlü şey karşınıza çıkıyor. Ondan sonra gelen dinginlik ise çok enteresan. O kalabalığı hiç yaşamamışsınız, dünyanın bambaşka ve sessiz bir yerinde yalnızmış gibi hissediyorsunuz. Hoş, hafta sonları özellikle yazın Uçmakdere köyünde yol kilitleniyor, manzaraya bakan arabalar birbirinin üzerine çıka çıka gidiyorlarmış, onu da duyduk.

Bu yolda Tenere üzerindeyim. Kendisini başlangıçta biraz ağır hissettirse de çok kolay alışılıyor ve bir sağa bir sola problemsizce gazlıyoruz. Eren'in aşağıdaki yorumlarda vurguladığı bir şey var; motorun har hor dediği ve "amma gazlıyorum" dediğiniz noktada devir daha henüz 4-5 bin civarında oluyor. Motora alıştıkça daha da devirli kullanmak mümkün görünüyor. Tenere'de takılı Pirelli Scorpion Trail II'ler gerçekten harika. Hem MT-09'da, hem bu motorda test etme şansı bulduğum bu lastik, insanlar

farkına varsa Pirelli'nin kendi kendisine attığı bir kazık olabilir. Lastik o denli iyi ki, pistte spor motordan kötü yoldaki enduroya kadar bütün motorlarda süper performans gösteriyor. Uçmakdere gazlaması, düşük viteste gidilen hızlı virajlarla dolu. Köyün içine vardığımızda saat 11 ve hava sıcaklığı 38 dereceye çıkıyor. Su takviyesi yapıp devam ediyoruz.

Mürefte ve Şarköy üzerinden geçtikten sonra ara yoldan batıya devam edip Gelibolu yakınlarına çıkıyoruz. Bu sırada hava sıcaklığı da herhalde 40 derecenin üzerine çıkıyor. Şehitlikler boyunca yol çalışması var ama yol nefis ve çok akıcı sürmek mümkün. Yarımada'nın bu kutsal ruhu, insanda bir ferahlık uyandırıyor. Tenere'nin hız sabitleyicisine hayran kalmamak elde değil. Hem çok kolay ayarlanıyor, hem de giderken artı eksi yaparak gazı soldan da kontrol edebiliyorsunuz.

Suvla

Bu taraflara geziye geliyorsanız Suvla Şaraphanesi'ne mutlaka uğrayın. İçki içmek şart değil, sürüşte içki içmek de doğru değil ama ana yoldan girdikten sonra 2 dakika içinde zeytinliklerle dolu bir alanın içinde nefis bir lokantaları var. Şarap mahzeni de yan taraf olduğu için klimatize edilen ortam insana rahat bir nefes aldırıyor. Yüksek tavanları, güleryüzlü hizmetleri ile burayı çok seviyoruz.

İkinci Görüş: CEM DOLUNAY

Başlıkta bahsi geçen 3 motora da bindim. Normalde yeni aldığım bir 2016 model bir BMW 1200GS Adventure modeli motorum var. Motorları test ederken kendi motorumla çok karşılaştırılamayacağını düşündüm çünkü GS bu motorların neredeyse 2 katı fiyat etiketine sahipti. 3 motoru da sürücülük hayatımda ilk defa kullandım.
İlk olarak Yamaha Tracer'dan başlamak istiyorum. Tracer'ın adını çok duyum ve merak da etmiyor değildim. Ancak çok hızlı bir şekilde gördüm ki, bu motor benim alışageldiğim kullanış şeklime pek uymuyor. Motorun sesi, gaz tepkimeleri çok hoş, frenleri mükemmel. Fakat oturuş biçimi bana göre biraz sportif kaldı. Ben virajlara girerken fren yapmak yerine motor frenini kullanarak virajlara girmeyi seviyorum. Bu stil sürüş tarzı bana güven veriyor. Yamaha Tracer'da bu hissi yakalayamadım. Denedim ancak motor bu hareketime pek karşılık vermedi -ya da daha zayıf verdi- diyelim. Mutlu olamayışımın en önemli sebebi olarak bunu söyleyebilirim. Benim sevdiğim enduro-turing motorlara göre daha yol odaklı ve sportif buldum. Ön siperliği ve rüzgar koruması da biraz zayıf ancak sürüş yaptığımız 40 derece üzeri sıcaklıklarda en klimalı motor Tracer'dı. Sonuç olarak ben Tracer'ı bu üçlü arasında en zayıf halka olarak gördüm.
Yamaha Super Tenere sürüş kalitesi olarak beni çok mutlu etti. Vites geçişleri ve frenlerini çok beğendim. Bu motorda beğenmediğim tek nokta motor sıcaklığını bir şekilde sürücüye doğru üflemesi oldu. Giderken çok problem yaratmayan bu durum, şehir içinde trafikte kalındığında bir de hava sıcaksa sürücüyü çok fena boğuyor. Bunun haricinde motoru çok keyifli buldum. Africa Twin'e gelecek olursak, benim açımdan Honda bu üçlü arasında en tercih edilebilir motor konumundaydı. Dik sürüş pozisyonu, gerçek bir enduro gibi oldukça geniş gidon, süspansiyon sisteminin hissiyatını çok beğendim. Şayet BMW'yi almamış olsam ve bu üç motordan birini almak istesem, benim açımdan en uygunu Africa olurdu. Fiyat/performans oranını da çok beğendim. Yoldaki rahatlığını, virajlardaki dengesini de çok beğendim. Bozuk yoldaki gidişini de diğer motorlarla karşılaştırdığımızda yürüyen aksamın uygunluğu sayesinde daha çok beğendim.

Küçükkuyu'ya Doğru

Çanakkale'den çıkarken ben Tracer 900'e geçiyorum. Tracer eski bir dosta kavuşmak kadar iyi geliyor bana. Yamaha'nın bez yan çantaları takılı olduğu için süspansiyon yayını biraz sertleştirmek lazım, yoksa üst hızlara çıkıldığında kafayı daha erken sallamaya başlıyor. Yamaha'nın 09 motorlu serisinden çok fazla sayıda farklı motoruna bindim, hepsinin gazı farklı, süspansiyonu farklı. Bu Tracer bana çok iyileşmiş geldi. Özellikle ilk MT-09 ile pozitif anlamda dünya kadar farklılık var. Gaz tepkisi daha yumuşak geliyor ama istediğinizde gazı açıp roket gibi (gazı açtığınız oranda) gidebiliyorsunuz. Ön cam küçük. Bunun için yapacak bir şey pek yok.

Her ne kadar Eren aşağıda gördüğünüz gibi lastiğini çok beğenmiyorsa da ben beğendim.

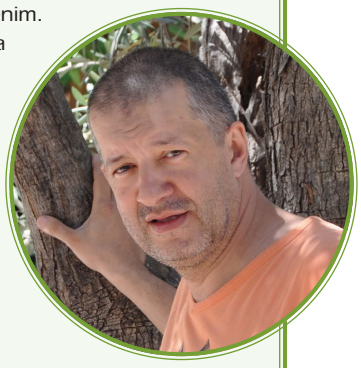
Yolu nasıl uzatabiliriz diye düşünerek Anadolu'nun en batısına; Tuzla üzerinden geçip Babakale'ye giden yollara sapıyoruz. Buradan da tekrar doğuya dönüp Asos'u geçip Küçükkuyu'ya giden kıyı yolundaki ufak otellerden birinde günü bitiyoruz. O kadar yandıktan sonra denize girmek iyi geliyor. Motor sıcaklığı 111, hava sıcaklığı 48 derece! Ertesi gün, sanıyorum ki Türkiye en sıcak günlerinden birini yaşadı. Evet, yanlış okumadınız, bir ara Tenere durduğu yerde motor kapalı ama kontak açık kendisini 111, havayı da 48 derece gösteriyordu. Motor

Arai Chaser X

Arai Türkiye distribütörü Mototaş'tan yeni aldığımız Chaser-X modeli gezi boyunca harikalar yaratıyor. Kaskın havalandırması, bu en sıcak günlerde bile adeta kafanızda kask yokmuşcasına iyi çalışıyor. Hem renklerine, hem kabuğun küçüklüğüne, hem de kafaya enfes oturmasına bayıldık. En üst modelleri RX-7V'den vizör mekanizması ve güvenlik özelliklerini alan yeni Chaser-X, çıplak veya tur motoru seçen sürücülerin mutlaka denemesi gereken süper bir model olmuş.

İkinci Görüş: UFUK GÜROL

"Africa'nın 100 binlik motorlardan hiç bir farkı yok"



Honda NC750X kullanıyorum, otomatik vites. Oldukça yeni bir kullanıcı sayılırım ancak herkes gibi ben de otomatikten sonra manuel vites nasıl olur diye merak edenlerdenim. Honda'dan sonra Tracer 900 mü alsam diye düşünürken, Tracer'ı karşımda bulmak benim için sürpriz oldu. Tenere ve Africa ile çok rahat bir şekilde sürüş yapmama rağmen Tracer'ı aynı rahatlıkla kullanamadım. Büyük ihtimalle üzerindeki lastiklerden veya bana uymayan süspansiyon ayarından olabilir.

Sürüş pozisyonu diğerlerine göre daha cama yakın, ve ön koruması diğerlerinden küçük, belki de bundan sebep kendimi daha tedirgin hissettim. Bu motorda hızı çok fazla hissederek hep gaz kestim. Diğer iki motorda ise hızlı gittiğim halde hızım hep daha azmış gibi geldi bana. Bu sebeple Tracer'ı çok beğenmediğimi söyleyemeyeceğim.

Tenere 1200 bana üstüme tam oturmayan bir elbiseyi hatırlattı. Bunun yanında performansını ve frenlerini çok çok iyi buldum.

Africa Twin'in gidişini beğendim. Motor çok hafif hissediliyor.Hiç bir tedirginlik de yaratmıyor. Çok beğendiğimi söyleyebilirim. Koltuğu ve amortisör sistemi insanı hiç yormayacakmış gibi hissettiriyor. Düzgün yolda olduğu kadar kötü yolda da konfordan çok ödün vermiyor. Bu üç motor arasında "acaba?" demeyeceğim tek motor bunların arasında bence Africa. Cem'in 1200GSADV'sine de bindim. Bence BMW Africa'dan iki kat daha pahalı bir motor olmayı haketmiyor, aralarında benim hissettiğim fazla kalite ve sürüş farkı yok. Aradaki fiyat farkı 5 tık, ama aslında illa fark ararsak bence 1 tık fark var. Müthiş bir farklılık hissedemedim. Tabii bütün bunlar benim tecrübe eksikliğimden de kaynaklanıyor olabilir. Bu yorumlarımın yeni bir sürücü olarak ele alınmasını rica ederim.

İkinci Görüş: ABDULLAH AKIŞ

Bu grupta hemen herkes Africa'yı beğendiğini söylüyor. Africa'yı satın alan herkes "belki bir gün ormana giderim" diyor ancak benim tahminim neredeyse kimse ormana falan gitmiyor. Çantalı, eşli Avrupa turunda Tenere'yi Africa'ya tercih ederim. Benim görüşüme göre Africa hem enduroculara, hem seyahat severlere yönelik ara bir model olmuş; CRF250L gibi. Ayrıca bir de ön farının 8.000TL olduğu gibi bir dedikodu var ki, hiç inanmak istemiyorum.

öylesine ısınmıştı ki, aslında 42-43 derece civarında olan hava, Tenere'de 5 derece fazla görünüyordu.
Isı konusunda bütün motorlar iyi bir testten geçtiler bugün. Africa ve Tracer görece daha az ısınıyorlar. Hatta Africa diğerlerine göre motor bakımından da sıcaklığı sürücüye pek iletmiyor.
Bugün, ne akla hizmetse, deniz kıyısında yatmak yerine Kazdağları turu yapalım dedik. Apo "10 köyün olduğu yerdeki bütün yollar asfalttır herhalde" dedi, meğer çok yanılıyormuş. Kıyı yerine dağlar daha serin olur dedik, sonra orman yangınlarının neden çıktığını anladık. Dağların tepesi o denli kızıyor ki, değil ağaçlar, biz bile alev alıyorduk az daha.
Sabah Küçükkuyu'dan yakıt aldıktan sonra anayol üzerinden Ayvacık'a doğru sürdük. Ana plan Kazdağları'nı aşıp, bir daire çizip Edremit'ten tekrar Küçükkuyu'ya dönmek. Daha yoldan sapar sapmaz toprak köy yoluna girdik. Oradan buradan derken asfalt tamamen kayboldu, sert zemin toprak başladı. Bir ara çakıl gibi bir şey oldu derken dağın tepesine çıktık ve yol patikaya dönüştü. Bu esnada ben Africa'yı aldım. Diğer iki test motoruna nazaran Africa epeyce yüksek ve heybetli. Gaz ayarı çok nefis. Özellikle arazide en kolay kullanılanı bu.
Tepede itfaiye istasyonunu bulduk. Telefonlar çekmiyor. Artık geri dönmek de pek mümkün değil çünkü epeyce gelmişiz. Bir ara durduk, motorlardan indik. Sanırım alev aldık, haberimiz yok. Güneşe daha da yakınlaşmış gibiyiz. İtfaiye istasyonundakiler halimize şaşırdılar; "koskoca cadde burası, nasıl kaybolduk diyorsunuz anlamadık" diyorlar. Cadde dedikleri dağların tepesinde patika yol. Yolu tarif ediyorlar, "bu yolların hepsi bir yere çıkar, merak etmeyin" diyerek uğurluyorlar. Önce bir taş ocağına, beyaz pudra haline gelmiş taş tozundan geçip Daloba'ya iniyoruz, köy kahvesine "suuuu" diye dayanıyoruz, "şişe su yok" diyor kahveci, Necix isimli ne olduğunu bilmediğimiz bir gazozla yangını söndürmeye çalışıyoruz.

Köy kahvesinde, yukarıdaki itfaiye istasyonunda çalışan ve bizim çok debelendiğimiz o yolu altındaki Kuba'sı ile hergün çıkan Nurettin Abi'yi ikna ettik, nöbeti yeni bitmiş, bizi Kazdağları içindeki Ayazma Bölgesi'ne götürüyor. Burası adeta dünyadaki bir cennet; dağın ortası büyük bir boşluk, onu da tepeden kayalar ve ağaçlar kapatmış, yukarlardan sular akıyor. Ancak insanlar adeta orayı işgal etmiş. Her köşeye ayrı bir mangal, aynı zamanda park edilen çıkmaz sokağında binlerce araba, dumandan

İkinci Görüş: EREN DURSUN

Tenere... Vites göstergesinde bir acayiplik var. Herhangi bir viteste debriyajı çekince vitesi "çizgi" biçiminde gösteriyor. Hiç bir motorda böyle bir şey görmedim... Bunun haricinde sürüş pozisyonu, viraja girişi, sesi, hepsi çok güzel. Genel olarak baktığımızda şehir içine fazla uygun olmadığını, bir uzun seyahat motoru olduğunu düşünüyorum. Selesi, gidonu ve süspansiyon sistemini de çok beğendim. Benzer sınıftaki bütün motorlar genel olarak ağır olduğu için, ağırlığının negatif anlamda bir kriter olmadığını düşünüyorum. Bu sınıfta fiyat/performans oranı en iyi motor bence Tenere. Standart egzozdan çıkan sesi de çok beğendim.
Hem şehiriçinde kullanayım, hem de uzun yola gideyim diyorsanız, Africa doğru bir tercih olabilir. Hafifliği, çeşitli yollara girebilme olasılığı daha fazla. Tenere'ye göre daha hafif ve belki bir ihtimal daha az yakıyor olabilir. Daha önce 2015 Tracer sahibiydim. Bu gezide de en uzun süre Tracer 2017'ye bindim. Kullandığım test motorunda yan çantalar takılıydı, bu sebeple süspansiyonlar bana daha değişik geldi ama bu durum motordaki yükten de kaynaklanıyor olabilir. Tracer platformunu çok beğeniyorum ancak bu platformun performansını tam olarak gösterebilmesi için iyileştirilebilecek noktalarının olduğunu düşünüyorum. Özellikle arka amortisör o kadar çok çökmese, biraz daha ayar kabul etse, her şey daha iyi olabilir. Üzerinde gelen Dunlop'lar genel olarak kötü bir lastik ama memleketin yollarına pek uymuyor. Gidonu geniş ama Türkiye için bence tam da bir seyahat motoru değil. Bu felsefi düşüncenin sonucuna gelirsek, nazaran güzel şasisi, iyi gazlanan motoru ile Tracer fena bir motor değil. Ben de onu sattım, bu senenin MT-09'undan aldım. Öndeki bazı elemanlar sebebiyle belli bir hızdan sonra önü hafifliyor ve maksimum hız konusunda diğer rakiplerden -aslında daha hızlı olabilecekken- geride kalıyor.

kör olma tehlikesi, donlu bebeler ve korkunç bir kalabalık. Üzerine de "motoru oraya koyma, buraya da koyma" diyen esnaf terörü. Kazdağları Ayazma'ya sakın gitmeyin. Gidecekseniz de hafta içi bir günde, bayram falan yokken gidin.
Kalabalıktan ve motorları (dahi) koyacak yer bulamadığımızdan biraz daha aşağıdaki alabalık lokantasına geri dönüyoruz. Buradan sonra tek amacımız Bayramiç ve Ezine üzerinden otele dönüp kendimizi suya atmak. Günü geçirdik, sabah planladığımız rotanın onda birini bile yapamadık.

Africa'lı Bayramiç yolu çok acayipti. Daha önce bu kadar keyifli bir sürüş yapmamıştım. Volkan Tenere ile ensemde, ben önde Africa'da çok fena gazladık. Ezine'ye yaklaşırken eriyen asfaltı da umursamadık ve anayol üzerinden hızlıca Küçükkuyu'ya indik. Ertesi gün serbest biçimde dönecektik, bu yüzden denizde hepimiz motorlarla ilgili fikirler üzerine konuştuk, aşağıda yazılan bölüm motorları kullanma şansı bulan arkadaşlar tarafından kaleme alındı.

Sonuç

50 bin liramız olsa hangi motoru alırız? Pek çoğunuz farklı cevaplar verebilir, bu fiyata ikinci el araba alırız diyen de çıkabilir. Ancak bu sınıfta bir motor almak istediğinizde, üçüne de binenlerin çoğunluğu Africa'yı tercih eder gibi görünüyor. Sıfır kilometre Tracer 900 bugün 48.500 TL, Honda Africa 50.400 TL'ye alınabiliyor. Sıfırı 79 bin TL olan ve 50 bin liralar civarına alınabilecek ikinci el bir Tenere, son derece alçak ağırlık merkezi ile Africa'ya göre daha rahat yavaş manevraya izin veriyor. Africa'dan ağır, gelgelelim, şaft, tubeless lastik, elektrikli ayarlanır süspansiyon gibi özellikleri var. Test süresi boyunca 6,2litre/100 kilometre yakan Super Tenere ile bizim kadar gazlamaz ve 90-120 arasında normal gaz açma ile giderseniz, ortalaması 4,5 litreye kadar düşüyor, bunu da test ettik. Africa bu gezide 5,8litre/100km yakıt tüketti.

Gezinin 5,5 litre ile en az yakan ve acayip giden motoru Tracer ise diğer iki motora göre kısa süspansiyon çalışma aralığı ve agresif şasisi yüzünde daha konforsuz bulundu. Ancak gerekli süspansiyon ayarı yapıldığında, gençliğine geri dönmek isteyenler için Tracer mükemmel bir gaz hissiyatı sunuyor. Bunu da diğerleri kadar olmasa da belli bir konfor içinde yapıyor. Bu açıdan baktığımızda, Tracer'ın piyasada rakipsiz görünüyor. ■

İkinci Görüş: ALİ ACAR

Bence burada önemli olan insanın tam olarak ne istediği... "Gencim, tur motorunu da sportif tercih ederim" diyorsanız, Tracer her zaman için ilk sırayı alır. "Ben biraz daha enduroyu seviyorum, gezeceğim, gerekirse dağlara tepelere çıkacağım" diyorsanız, bu konuda da Africa Twin güzel. Biraz daha iyi kalitede sürüş istiyor, "yan çantalarımı ve eşimi alıp daha uzaklara, Avrupa turlarına gideceğim" diyorsanız o zaman Super Tenere'nin biçilmiş kaftan olduğunu düşünüyorum. İkinci el veya sıfır alacak olsam, ben bu üç motor arasında Tenere'yi tercih ederim. Heybetini ve gidişini beğeniyorum.

İkinci Görüş: VOLKAN KENAROĞLU

Ben bütün motorları çok seviyorum. Hepsinin bir şeyini beğeniyorum. Africa Twin'den başlayacak olursam, Honda her zaman yaptığı gibi bu motoru da çok güzel yapmış. Motoru çok canlı hissettiriyor. Belli bir sınırı var ama oraya kadar çok atik davranıyor. Herhalde toprakta gitmesi daha kolay olsun olsun diye bir üst sınır belirlemişler. Konforlu oturuluyor, dönüşlerde de 21 inç ön tekerleğin alışkanlık gerektiren bir karakteri var, bir kere yattıktan sonra çizgisini koruyor.
Vites kutusu çok iyi çalışıyor. Çok yüksek heybetli bir görünümü var. Dolayısıyla çok beğendim motoru.

Africa'nın üzerindeyken "nerede kullanılır bu?" diye düşündüm durdum. Alıp şehiriçinde kullansan, şehiriçinde kullanılacak daha iyi motorlar var. "Tur yapsak?" dedim; orada da tura gidilecek daha iyi motorlar olduğu aklıma geldi.
Bu motor bence hepsinin birer karışımı olmuş. Beğenmediğim bir şeyi var mı diye düşündüm, pek birşey bulamadım. Diğer motorlara göre kumandaları çok kolay. Sürüş anında ABS'yi kapatabilmek çok kolay(sadece arka tekerlek iptal ediliyor), çekiş kontrolü ayarlamak çok kolay, bütün bunlar sürücüye bir pratiklik kazandırıyor. Tenere'nin çekiş kontrolleri ve menüleri bana çok karmaşık geldi mesela... Kilosunu düşünürsek 5,8 litre/100km'lik test sonucu, bu kadar gazlamaya bize iyi geldi. Uzun uzun yollar yapacaksam bundan bir tane almak isterim. Şehiriçinde yüksek olması sayesinde trafiği iyi izleyebilmeyi sağlıyor. Trafikte de son derece atik, her türlü pratik imkanı sunuyor. Ara hızlanmalarını da son derece başarılı buldum.

Super Tenere'ye ilk defa bindim, ve 3 motor arasında beni en çok şaşırtan bu motor oldu. Görüntüsüne baktığımda en başta çok hantal gibi görünüyor. Binince çok güzel ayarlanmış bir motor olduğunu gördüm. Bacaklarım tam olması gereken yerde, bacaklarımla çok rahat tutabildim. Motor çok dengeli, yönlendirmesi çok güzel. Viraja girişi, gazının ayarı ve çizgiyi tutturması çok güzel. Motoru çift karakterli gibi. Bir yerden sonra, özellikle yukarıdaki devirlerde çok güzel gidiyor. Gösterge tablosunu hiç beğenmedim. Africa'ya hemen alışmıştım. Çekiş kontrolü değiştirmek istedim, durmak gerekiyormuş. Durdum, ayarını yaptım, kontağı kapatınca benim yaptığım ayarı unutuyormuş, bunu da sinir bozucu buldum. Sıcak havada yol ararken durduk, kalktık, her seferinde tekrar ayarladım. Unutmasın diye kill-switch'ten kapattım ancak bu sefer de ışıkları açık kalıyor.
Bu motorla her yere gitmek isterim gibi geldi. Cem'in GS'ine de bindim, GS bu işin ağababası, insan ona binince gözü yolu görmüyor ama Super Tenere de onun kadar işi sessizce yapıyor. Adeta bir isviçre çakısı gibi. Çok sorun çıkartmadığını ve şaftlı olduğunu da düşündüğümüzde Super Tenere uzun yolda çok iyi bir motosiklet. Üzerinde çok eğlendiğimi söyleyebilirim.
Tracer'ı bu iki motora göre daha az kullandım ancak şunu söyleyebilirim ki, Tracer bunlardan bambaşka adeta azgın bir hayvan. MT-09'un o sportif motoru geniş gidon ile birleşince spor tur motoru gibi bir etki yaratıyor. Ancak süspansiyonu çok konforlu değil.
Tur motoru desek, konforu çok yok, spor desek, o da tam değil. Tracer'da kendimi çok iyi hissetmedim. Alıp tur yapmak istemem. Gazlamak içinse ben MT-09'u terich ederim. Tracer bence hafta sonu gazlamaları için uygun bir motor olur.
50 bin liram olsa Tenere ile Africa arasında kalırım gibi görünüyor. 21 inç ön lastikten çok stabil bir 19 inç ile Tenere bana daha rahat olurmuş gibi geliyor.

HONDA X-ADV

Honda uzunca bir süredir adından söz ettirecek füturistik bir motosiklet ile bizlere gelmemişti. Tasarımı bugüne kadar Honda'nın ürettiği hiçbir şeye benzemeyen X-ADVENTURE'ı sizler için test ettik.

Yazı: Alişan Fidan **Fotoğraflar:** Fatih Balkan, Honda

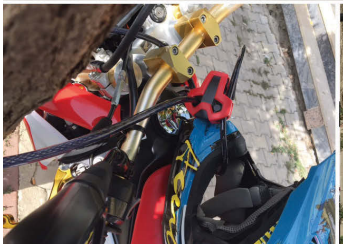
Öncelikle motorundan başlayalım. Integra, NC750x ve S modelinde kullanılan 745CC hacimli paralel iki silindirli aynı blok burada da kullanılmış. 53 beygire ve 68 NM torka sahip. Motorun az devir çeviren fakat rakamlardan da anlayabileceğiniz gibi yüksek tork eğrisi ile hareket eden bir karakteristiği var. 180-200 bin KM gibi rakamları devirmiş NC750X gördüğüm için motorun sağlamlığı konusunda hiçbir şüphem yok. Ara hızlanmalar ise torkun da etkisiyle alt devirden itibaren müthiş bir kararlılık ve güç hissi ile geliyor. Adeta tren gibi çekiyor. Yapısı itibariyle düşük devirde gitmeyi seven motor, 6000 devir gibi kesiciye giriyor ve bu gerçekten az. Aslında günlük kullanırken oldukça yeterli fakat biraz biberli kullanıma geçtiğinizde alışık olduğunuz motor sesine göre vites artırmak gibi bir düşünceniz varsa farkında olmadan sürekli kesiciye geliyorsunuz. Sanki böyle tam motor güç vereceği devire gelirken bir şey onu kopup gitmekten alıkoyuyormuş gibi oluyor. Biraz buna alışmanız gerek. Vites atmak demişken Honda'nın yaptığı en iyi işlerden biri olan DCT şanzımanını da anlatmadan geçmeyelim.

SHOEI
HONDA

Japon üreticinin diğer modellerinde de kullandığı bu şanzımanı birkaç motorunda daha denemiştim. DCT şanzımanı çok beğenmiştim fakat bir uzun yol motosikleti bana göre otomatik vitesli olmamalıydı. İşin içinde biraz alışılmış değerlere gelen tutuculuk var diyebilirdik. Fakat DCT şanzımanın bu scooter'a çok iyi uyduğunu düşünüyorum. Normal bir scooterda kullanılan CVT şanzımanlar gücü hem daha geç ve yavaş hem de DCT'ye kıyasla daha fazla yakıt tüketimi ile sağlıyordu. Hem vitesli bir motosikletin gecikmesiz kavrama, anında gelen güç, düşük yakıt tüketimi ve sürüş hissine sahipken hem de otomatik vitesin rahatlığına sahibiz. Daha ne isteyebilirdim ki! Hatta bana göre artık tüm scooterlar DCT türü bir şanzımana sahip olmalı. Çünkü çok zevkli!
DCT şanzımanı D moduna aldığınızda gayet sakin ve erken vites atmayı seven bir karakteri var. Canınız sakin gitmek istediğinde D modundaki şanzıman buna gayet iyi cevap verecek şekilde ayarlanmış. Pırrrrrr *TIK* Pırrrrrr *TIK* sesleri eşliğinde yol almak rahatlatıcı ve sakinleştirici bir etkiye sahip. S moduna aldığınızda kesiciye çok daha yakın devirlerde vites atıyor ve gaz tepkisinin ise biraz daha sertleştiğini anlayabiliyorsunuz. Benim en sevdiğim mod ise Manual modu oldu. Sağ elcikten manual ve otomatik modu arasında geçiş yapabildiğiniz bir tuş vasıtasıyla iki mod arasında giderken ve dururken geçiş sağlayabiliyorsunuz. Modu değiştirdikten sonra ekrandaki S veya D modunda olduğumuzu söyleyen gösterge kısmı deaktif oluyor. Vitesler siz istediğiniz zaman sol elcikte bulunan + ve – tuşlarından yönlendiriliyor. Açıkçası vitesin geçme hızını bile anlamıyorsunuz. Tek anlayabildiğiniz şey her vites atışında değişen ses ve bir tren gibi hızlanan X-ADV. Zincirli aktarım sisteminin de yardımı ile anında tepki veren scooterı spor tarzda kullanmak müthiş bir haz. Çekiş kontrol sisteminin olmaması kimine göre korkutucu olabilir ama bence müthiş zevkli. Düşük hızlarda bir vites küçültüp gazı açıp yanlayarak kontrollü şekilde çıkmanın hazzını burada 10 sayfa yazsam anlatamam. Hızlanması çok güzel, gazı çok kolay dozajlanır şekilde ve acemi kullanıcı için bile müthiş rahat.

Tasarımı ise Honda'nın bugüne kadar yaptığı hiçbir şeye benzemiyor. Bana NASA'nın Mars ve Ay görevlerinde kullandığı araçları son derece anımsattı. Kullandığım beyaz rengin diğer renkler ile harmanlanması ise

SIMSIKI KİTLEMEK İÇİN SAFEMAN



SAFEMAN şimdi Türkiye'de!

Motosikletinizi ve kaskınızı tek bir kilitle sabitleyerek sımsıkı kilitlemek istemez misiniz? Üstelik, özel tasarıma sahip Safeman ve Safeman-T kilitleriyle sadece motosikletinizi değil, outdoor faaliyetlerinde güven altına almak istediğiniz her şeyi sabitleyip kitleyebilirsiniz.

safeman nasıl kitliyor?

safeman-t nasıl kitliyor?

www.safemanturkiye.com
0 216 469 39 89

müthiş olmuş. Eğer uzay filmleri ve NASA'nın ekipmanlarına aşinaysanız bu dediğim şeylerin detaylarını scooterın heryerinde fark edebilirsiniz.

Selenin dokusu ve kesim şekli, kadran, ön tarafın hafif basık olması, plastik parçaların kesim şekilleri, egzozun şekli, stoplar, artçı pegleri ve kullanılan krom parçalar gibi şeyler hep işin füturist kısmına kaçar vaziyette. Hatta artçı peglerini açtığınızda kauçuk parçanın içindeki çizgilerin bile bundan nasibini aldığını net şekilde görüyorsunuz. Hiçbir parçada kalitesizliğin emaresi bile yok. Herşey çok özenilerek tasarlanmış ve üretilmiş.

Kadranda her şey mevcut. Herşey yerli yerinde ve okunabilir vaziyette. En sevdiğim özelliği ise tarih kısmı oldu. Saat göstergesine ek olarak bir de tarih göstergesi eklemişler ve bunu tam olarak "Geleceğe Dönüş" filmindeki o meşhur DeLorean'ın içindeki zaman bilgisayarının ekranındaki gibi yapmışlar. Kadranı ilk gördüğümde istemsiz bir "Vaaaay" dedim. Böylesine bir detay görmek hem sevindirici hem de aletle olan bağınızı artıran bir etken. Kullanılan geniş gidon sayesinde de motora oldukça hakim bir pozisyondasınız. Elcik korumalar rüzgardan gerçekten koruyor ve kışın çok işe yarayacağını düşünüyorum. Keşke bir de ısıtmalı elcik opsiyonu olsaydı ama sorun değil onu da biz takarız artık…

Selede kullanılan malzeme sert ama rahat ve çok kaliteli. Artçının oturacağı kısımda farklı bir malzeme kullanılmış. Sürücü için çukur yapı muazzam güzellikte rahatlık sağlıyor. Bu rahatlığa ayakların koyulduğu

TEKNİK ÖZELLİKLER

Motor Tipi: Sıvı soğutmalı, Paralel Twin 2 silindirli motor, SOHC 8-valf
Motor Hacmi (cc): 745 cc
Silindir çapı x strok (mm): 77mm x 80 mm
Sıkıştırma Oranı: 10.7: 1
Yakıt Sistemi: PGM-FI electronic fuel injection
Maks. Güç: 54 bg @ 6,250 devir/dak.
Maks. Tork: 68Nm @ 4,750 devir/dak.
Ateşleme: Elektronik ateşleme
Çalıştırma: Elektrikli
Şanzıman: 6 vites, slak multiplate Hidrolik / ıslak multiplate Hidrolik Çift kavramalı (DCT)
Güç Aktarımı: Zincirli
Boyutlar (UxGxY) (mm): 2245 mm x 910 mm x 1375 mm
Tekerlekler arası mesafe (mm): 1590 mm
Sele yüksekliği (mm): 820 mm
Yerden açıklık (mm): 162 mm
Yakıt kapasitesi (lt): 21 lt.
Ağırlık (kg): 238 kg
Distribütör: Honda Motor - www.honda.com.tr

yerde topuğu sabitlediğimiz minik bir çıkıntı da büyük oranda yardımcı oluyor. Sele altı bagajı ise ben pek beğenmedim. Öncelikle seleyi açtığımızda çok dar bir açıyla içeriye göz atabiliyoruz. Keşke biraz daha yukarı kalksaydı. Ayrıca içine baktığımızda gittikte sivrileşerek derinleşen bir tasarım söz konusu ve bu sivrileşen kısma toz ve ufak parçaların birikeceği kesin. Onun dışında bir kaskı alan bagajın başka bir özelliği yok. Daha pratik bir tasarım uygulaması yapılabilirmiş diye düşünüyorum.
Depo kapağının açılışı ise çok güzel ve kaliteli (tuşa basınca yavaşça yukarı kalkıyor) olmasına karşın dış kapağın altındaki esas kapak açtıktan sonra elde kalan tarzda. Yani bu kadar geleceğe dönüş tarzı bir tasarım yaparken bunun unutulması bence kötü ve yanlış olmuş.
Ayarlı ön cam ise oldukça başarılı. İlk ayarlamaya çalıştığınızda "ee şimdi neresi n'oluyor?" diyorsunuz ama öğrendikten sonra ayarlaması çok basit. Soldaki kilit mekanizmasını açın ve yuvarlak manivelası ile ayarlayıp yola devam edin…
Tamamen ayarlanabilen süspansiyonları kilonuza ve istediğiniz sertlik ayarına göre ayarlayabilirsiniz. Orijinal gelen ayarı ile 70 KG olan bendeniz şehir içindeki ani manevralarda, hızlı ve yavaş virajlarda, hafif arazi sürüşü ve çukurlarda oldukça rahat bir şekilde yolculuk ettim. Şasi'nin oldukça rijit olması özellikle yüksek hızlı girdiğiniz virajlarda müthiş bir güven duygusu sağlıyor. Sanki bir scooter değil gerçekten büyük bir motosiklet kullanıyormuşsunuz hissi yaşatıyor size. Çukurlarda ise telli ama tubeless olan jantların da esneme etkisiyle pek bir şey hissetmiyorsunuz. Yerden yüksekliği ise arazi

sürüşlerinde ayrıca bir artı fakat bu artısını eksiye dönüştürmemek için 238KG'luk ağırlığını Honda gayet alçak konumlandırmış. Bu sayede elde etmeye çalıştıkları kolay kullanım hissini yakalamışlar.

Nissin tarafından üretilen frenler oldukça iyi ve güzel bir ısırma hissiyatı var. ABS oldukça iyi çalışıyor ve gereksiz anlarda devreye giriyormuş gibi değil. Ayrıca arka diski tutan bir de el freni var. Bu el frenini sağ ayağınızı koyduğunuz yerin hemen üzerinden çekebilirsiniz. Lastiklerin tutuşunu ise pek beğenmedim. Daha iyi tutan lastikler ile değiştirmeniz gerekebilir.
Sonuç olarak Honda X-ADV, Japon üreticinin diğer motosikletlerinde kendini kanıtlamış motoru ve şanzımanı, ileride kesinlikle klasik olacağını düşündüğüm hiçbir şeye benzemeyen tasarımı ile özel bir scooter.
E tabii olarak böyle bir durumda fiyatı da ona göre oluyor. 52 bin liralık fiyatını ilk duyduğunuzda "Bir scooter için çok değil mi?" diyorsunuz fakat üzerine oturup detaylarını gördüğünüzde ve sürüşünü tecrübe ettiğinizde bu parayı hak ettiğini anlıyorsunuz.

Çünkü üzerindeki tasarımla ilgili malzemelerin %90'ı daha önce Honda'nın başka motosikletlerinde kullandığı parçalar değil

ve sadece bu scootera özel üretilmiş. Yani aslında sadece 53 beygire, 745CC hacme ve DCT şanzımana sahip şekilli bir scootera değil, Honda'nın bundan 20 hatta 30-40 yıl sonra bile hatırlanacak özel bir scooterın ruhsatına adınızı kazıyacaksınız. Eğer siz de kendinizi özel hissetmek, her gittiğiniz yerde ilgi çekmek, ileride klasik olacak bir scootera binmek ve bolca soruya maruz kalmayı seviyorsanız X-ADV tam size göre. ■

2 Dev Organizasyon
Intercity İstanbul Park'ta!

Tek Marka Kupaları ve Pist Günleri
16-17 Eylül'de sizleri bekliyor.

Motor sporlarının dev ismi **Intercity İstanbul Park**'tan benzeri görülmemiş, dev organizasyon. Yarış meraklılarından profesyonel yarışçılara, tüm hız tutkunlarına hitap eden yarışlar dünyanın en iyi yarış pistlerinden biri olan **Intercity İstanbul Park**'ta hayat buluyor.
Türkiye'de bugüne kadar yapılan en kapsamlı, en heyecanlı **Tek Marka Kupaları** ve farklı araç kategorilerine açık **Pist Günleri** aynı günde sizleri bekliyor.

Ayrıntılı bilgi ve başvurular için,
www.intercitypark.com veya **0216 645 73 30**

Official Radio
POWER FM

campaign Türkiye

intercity ISTANBUL PARK

SIRA DIŞININ DOĞALLIĞI: KARŞIYAKA BELEDİYE BAŞKANI HÜSEYİN MUTLU AKPINAR!

Makam aracı yerine motosikleti tercih eden Karşıyaka Belediye Başkanı Hüseyin Mutlu Akpınar ile güzel mi güzel bir Cumartesi günü, İzmir'in incisi Karşıyaka sahilinde buluşup motosiklet üzerine sohbet ettik.

Röportaj: Özlem Köseoğlu

Nasıl mı denk geldik? Bir gün İzmir Kawasaki Bayii Motorcu Göçmen ve Spidi Konsept Store sahibi Mustafa Dinamit'ten bir telefon geldi hem de Karşıyaka Belediye Başkanı ile röportaj yapmak için!!! Önce şaka zannettiğim telefon konuşması, heyecan dolu bir şekilde sürdü gitti. Ve sonra röportaj yapmak üzere Yamaha TMAX 530 kullanan Karşıyaka Belediye Başkanı Sayın Hüseyin Mutlu Akpınar ile sözleştik. Hazırsanız başlayalım…

Karşıyaka Zübeyde Hanım Nikah Evi'nin yan tarafındaki kafede röportajımız başlamadan önce fotoğraf çekimi yapılırken "Ayarlasak bu kadar denk gelmezdi" dedirtecek bir karşılaşma oldu. Karşıyaka yazısının önünde rengârenk sıralanmış Vespa'lar vardı ve Vespa kullanan bir çiftin nikâhı kıyılmıştı. Davetlilerin ve çiftin Başkan'ı motosikleti ile görünce yaşadıkları şaşkınlığın ardından güzel bir atmosfere sahne olan bu muhteşem kareler ortaya çıktı.

Motoron: Öncelikle motosiklet sevdanızın nasıl başladığını öğrenebilir miyiz?

Hüseyin Mutlu Akpınar: Çocukluğumdan beri motosiklete karşı hep hevesim ve ilgim vardı. Fakat bir türlü

almaya ve kullanmaya vaktim olmamıştı. Gençlik yıllarımda bir arkadaşımın kırmızı Honda motorunu kullanma hevesi, bilinçsiz ve acemi olduğum için bana zarar vermişti. Motosiklet bir anda altımdan kaçtıktan sonra, olduğum yere düşmüştüm ama bir şey olmamıştı. Bu kötü tecrübe yanında, bir yandan yaşam mücadelesi, bir yandan yoğun tempolu siyaset, bana İleri Sürüş Tekniği Eğitimi alabilecek zamanı tanımadı. Belediye Başkanı olduktan sonra, içimdeki sevdayı özgür bırakmaya karar verdim. Makam şoförlerime de biraz takılarak "Özgürlüğümü kazanıyorum. Siz nasıl gelirseniz gelin. Ama ben artık makamın değil sokağın Belediye Başkanı olarak, motorumla işe gelip gideceğim" dedim. İşe, İleri Sürüş Teknikleri Dersleriyle başladım. Altı aydır motor kullanıcısıyım. İki ay önce de motorumu aldım. Şükürler olsun ki, bu güne kadar herhangi bir kaza ya da tehlike yaşamadan, müthiş keyifli bir şekilde motoruma biniyorum.

M.: Sizin için motosiklet "bir ulaşım kolaylığı mı?", " bir hobi mi" yoksa "bir tutku mu"?

H.M.A.: Hepsi diyebilirim. Şehir trafiğinde inanılmaz bir kolaylık ama bunu trafik kurallarına uyarak, "Şehir trafiğinde nasıl motosiklet kullanılabilir?" sorusunun cevabını bilerek kullanırsanız inanılmaz bir ulaşım aracı. İkincisi, hobiden öte bir tutku ve özgürlük. Bir diğer yandan da otomobilden daha ekonomik bir ulaşım aracı.

M.: Etrafınızdaki dostlarınız, aileniz motosiklet tutkunuz konusunda neler düşünüyor?

H.M.A.: Öncelikle kızım ilk duyduğunda "İşte benim babam" diyerek, müthiş bir heyecanla çığlık çığlığa kaldı. Arkadaşlarımdan bazıları "Bir Belediye Başkanı olarak motosiklete binilecek zaman mı?", "Tehlikeli", "Senin makam araçlarına binmen gerekir" gibi cümleler kurdu. Fakat görev makamlarının, kişinin karakterini belirleyen etkenler olmadığına inanan, yaşamımda her zaman doğallığı tercih eden bir insanım. O makamı, siyah plakalı, flamalı, siyah arabaların arka koltuğuna oturarak temsil etmiyorum, halka hizmet anlamında temsil ediyorum. Birçok arkadaşım da "Sana da bu yakışır" diyerek kutladı. Aynı zamanda bisiklet sürücüsüyüm. Bu yüzden "Bisikletten sonra motor, motordan sonra sırada ne olacak, onu sabırsızlıkla bekliyoruz" diyen arkadaşlarım da oldu. Bazı arkadaşlarım da "On parmağında on marifet, artık bundan sonra ne yapacaksın diye merakla bekliyoruz" diyorlar.

Motosiklet kullanmayı bir yaşam biçimi haline getirmenin asıl önemli nokta olduğunu belirten Karşıyaka Belediye Başkanı Hüseyin Mutlu Akpınar'ın, "Black Baby" adını verdiği motorundan bahsederken gözlerinin içi ışıl ışıl parıldıyordu..

M.: Eşiniz Zehra Hanım, artçı olarak size yoldaş oluyor mu?

H.M.A.: Eşim, gençlik yıllarımda başımdan geçen talihsiz kazayı bildiği için önce tedirgin oldu ve bana sadece "İleri Sürüş Tekniği Eğitimi'ni alman şartıyla izin verip kabullenirim ve artçı olarak sana yardımcı olurum. Yoksa asla!" dedi. Eğitim almadan motor kullanmak, bile bile tehlikeyi davet etmektir. Eğitimlerimi aldıktan sonra, eşim de ikna oldu. Şimdi keyif içinde ve başta kasklarımız olmak üzere, keyifle dolaşıyoruz. Bluetooth kulaklıklarımızla kimi zaman sohbet ede ede, kimi zaman müzik dinleyerek, birlikte uzun yollar aşıyoruz. İkimiz de gezmeyi severiz.

M.: Çok aktif bir yaşama sahip olduğunuzu biliyoruz. Kısaca kendinizden bahsedebilir misiniz?

H.M.A.: Geçmişinde sporcu kimliği olan bir insanım. Uzun yıllar profesyonel futbol oynadım. Yürümeyi seviyorum ve sabah sporumu hiç eksik etmiyorum. Bisiklete ve motosiklete biniyorum. Müzik dinlemeyi, şarkı söylemeyi ve bateri çalmayı çok seviyorum. Çocuklarımla olmaya bayılıyorum. Ne seviyor ve yapıyorsam, işime de yansıtıyorum. Türkiye'de "Oda Orkestrasını kuran ilk İlçe Belediyesi olmamızın, Evrensel Değerler Çocuk Müzesini, Türkiye'de ilk defa Karşıyaka'mızda kurmamızın nedenlerinden biri de budur. "Bir Başkan, Bir Şehir, Bir Aşk" isimli kitabımda bütün bunları okuyabilirsiniz. Genelde emekli olduktan sonra bu tür şeyler yazılır. Fakat ben emekli olmadan da bunların yapılabileceğini göstermeye çalıştım. Doğan Kitap'tan çıkan kitabım kısa sürede 5. Baskı eşiğine geldi. Bu arada özellikle belirtmek isterim. Bu kitaptan elde edilen gelir, Üniversite öğrencilerine tamamen burs olarak dağıtılıyor. Birçok yerel yönetime esin veren "Her Apartman Bir Öğrenci Okutuyor" projesi ile üniversite öğrencilerine karşılıksız burs veriyoruz. Belediye Başkanlığı dönemim içerisinde "Vergi Hukuku" üzerine yüksek lisans yaptım. Tüm bunlar, sadece fotoğraf

çektirmek, popüler olmak, şirin görünmek için yaptığım davranışlar değil. Bu benim yaşam biçimim. Yaşamıma Belediye Başkanı olarak devam etmeyeceğim ama Belediye Başkanlığım bittikten sonra da, yaşamım yine bu şekilde sürecek. Doğallığımı hiçbir zaman kaybetmeden, insanca yaşamaya devam edeceğim.

M.: Hazır müzikten de bahsetmişken, motosiklet mi yoksa müzik mi?

H.M.A.: "Mütemmim cüz" gibi, ikisi de birbirini tamamlayıcı. Çünkü motosikleti sürerken, hem şarkı söylüyorum, hem de keyifle dinliyorum. Daha çok dinlendirici, rahatlatıcı klasik müzik dinliyorum. Çünkü çok hareketli müzikler dikkatimi dağıtabilir. Motosikletin üzerinde daha fazla kendimle kalıyorum. Kendiniz ve en iyi arkadaşınız, dostunuz motorunuz var. Onu seviyorum, beni sağlıklı bir şekilde varacağım yerlere ulaştırdığı için, ona teşekkür ediyorum.

M.: Motosiklet ile yurt dışına çıkmayı düşünür müydünüz? Planlarınız var mı?

H.M.A.: Orta Avrupa turu yapmak isterim. En azından Orta Avrupa turunda daha güvenli seyahat edebileceğimi düşünüyorum. Çünkü medeniyetin ve insanlara saygının olduğu yerde, daha fazla can güvenliği ile o turu gerçekleştirebilirim. O hevesimi saklı tutuyorum ve bir gün mutlaka gerçekleştireceğim.

M.: Hem bir motorcu hem de bir Belediye Başkanı olarak şehir içi yollarımız hakkında neler düşünüyorsunuz?

H.M.A.: Hem bisiklet sürücüsü hem motor sürücüsü olarak yollarımızın, özellikle şehir içi trafiğinde yeterli olmadığını düşünüyorum. Bir yerel yönetici olarak iyileştirmenin çabası içerisindeyim. Uzun yılların ihmalleri, büyük zorluklar çıkarıyor. Çünkü şehir planlanırken, ne yazık ki yayaya ya da bisiklete göre değil, araçlara göre planlanmış. Araçlara ve konutlara göre planlanan bir şehirde, yeniden düzenleme ve uygulama yapmanın zorluğunu da yaşıyoruz. Planlama yapmak, İlçe Belediyelerinin görevleri arasında, ancak tek başına karar vermesi çok güç. Yani bu anlamda tüm kurumların buna inanması ve bu konuda da kararlı olması gerekiyor. En büyük çabalarımdan biri, Karşıyaka'nın bu açıdan da örnek bir model olması için çalışmaktır.

M.: Motosiklet kullandığınızı fark eden ve sizi tanıyan kişilerin tepkileri nasıl oluyor?

H.M.A.: Geçenlerde Çeşme'ye giderken, benzin almak için otoban servis alanında durdum. Biraz rahatlamak için kaskımı çıkardım. O sırada genç bir arkadaşın, bana baktığını hissettim. Sonra arabaya eğilip kız arkadaşına bir şeyler söyledi ve kız arkadaşı da dönüp baktı. Yavaşça yanıma yaklaştı ve sanırım "Sormaktan bir şey kaybetmem" diye düşündü. Ardından "Pardon, siz Karşıyaka Belediye Başkanı mısınız?" dedi. "Evet, benzetiyorlar, biraz öyle" dedim. Genç delikanlı, "Motor kullanıyorsunuz, inanamadım. Bir Belediye Başkanı ve bir motor, Türkiye'de hiç alışık olmadığımız bir şey. Genelde hep gazetelerde yabancıları örnek gösterirler. Demek bizim burnumuzun dibinde bir Belediye Başkanı var da, haberimiz yok. Bisikletle çekilmiş fotoğraflarınızı görmüştüm ama motor hiç aklıma gelmemişti" dedi ve kutladı. Neylersiniz, bizde en doğal şeyler bile hayret uyandırıyor.

Makam aracı yerine sıradan bir vatandaş gibi yollarda motorla dolaşan bir Belediye Başkanı'nı görünce insanların hayret etmeleri gerçekten oldukça doğal. Başkan, şehir içinde yurttaşların kırmızı ışıkta dururken bakıp "Aaaaa Başkan" diyerek o esnada ne yapacaklarını şaşırdıklarını da sözlerine ekliyor. Hüseyin Mutlu Akpınar'ın sıra dışılığı ve doğallığıyla halkı şaşırtmasından dolayı mutluluk duyduğu o kadar belli ki…

Hüseyin Mutlu Akpınar, heyecanla sözlerine devam ediyor:
Bir gün motorumla, bir meclis üyemin işyerine gittim. İçeride müşterisi vardı. Kapının önünde kornaya basmaya başladım. "Beyefendi bir dakika, müşterim var. Kornaya basıp durmayın lütfen" dedi. "Tamam, müşteriniz önemli ama bir motor sürücüsü olarak benim de bir ihtiyacım var, sizden yardım istiyorum" dedim. "Ne istiyorsun kardeşim" dedi bana. "Bir bardak

su istiyorum" dedim. "Allah Allah çattık ya, hayatımda bugüne kadar ilk defa bir motorcu gelip benden su istedi" dedi. O sırada kaskı çıkarttığımda "Başkanım sen misin, ne yapıyorsun?" sorusunun ardından gülmeye başladık.

Motoru aldıktan sonra, ilk kez belediyeye motorla geldim. Başkanlık girişinin olduğu yere girerken güvenlik geldi. "Beyefendi motorunuzu buraya koyamazsınız. Başkan Bey gelecek, yolda" dedi. "Gelirse gelsin, bana ne?" dedim. Güvenlik görevlisi "Beyefendi lütfen rica ediyorum. Motor parkımız var, sizi oraya alalım" dedi. Ben de ısrarla, kaskımı çıkarmadan, sesimi de hafiften değiştirerek boğuk bir sesle "Hayır, buraya park edeceğim. Ben vatandaşım, oy attım Başkan'ınıza ve buraya park etmek istiyorum." dedim. Güvenlik görevlisi "Rica ediyorum, şimdi Başkan Bey gelecek, nasıl girecek buraya, ne olur, sizden rica ediyorum" diye beni ikna etmeye çalıştı. Açıkçası beni ikna etmek için uğraşması çok hoşuma gitti. Daha fazla ısrarcı olmadan kaskımı çıkarttım. Şaşkınlıkla "Başkanım" dedi. Ben de kendisini, sabırlı davranışıyla yurttaşı azarlamadan ikna etmeye çalışmasından ötürü kutladım.

M.: Diğer sürücülerin motorcuları fark etmesi için sizce neler yapılabilir?
H.M.A.: Tabii ki farkındalık ve bunun için de sağlıklı bir yaşam kültürü gerekiyor. Biz motor kullanıcıları, nasıl ki her iki aynamız ile sürekli ve dikkatli bir şekilde çevre kontrolünü yaparak motorumuzu kullanıyorsak, araç sürücülerinin de çevre kontrolünü yaparak araçlarını kullanması gerekiyor. Biz nasıl güvenli sürüş için cep telefonumuzla motor üzerindeyken konuşmuyorsak, onların da araç içerisinde cep telefonlarıyla konuşmamaları gerekiyor. Alkollü araç kullanmaktan daha tehlikeli olan cep telefonunu kullanmanın verdiği dikkat dağınıklığıyla, ne yazık ki hem kendilerinin hem de başka insanların canına mal olacak davranışlarda bulunabiliyorlar. Bu açıdan bu kültürü kazandırmak için, sadece yerel yönetimlerin değil, Sivil Toplum Kuruluşlarının da hep birlikte ve kararlı bir şekilde el ele vererek farkındalık etkinlikleri düzenlemeleri gerektiğine inanıyorum. Bu etkinliklerle, toplumun "algı", "farkındalık" ve "karşılıklı saygı" konusunda belli bir düzeye geleceğine inanıyorum. Bu yalnızca araç kullanımı için değil, demokrasi bilinci için de kaçınılmaz bir ihtiyaç.

M.: Güvenlik ve koruma ekipmanları konusundaki düşünceleriniz nelerdir?
H.M.A.: Motorun, ulaşımda büyük kolaylık olduğunu söylemiştim. Özellikle su ya da yemek servisi yapan motorcuların ve kuryelerin de, işletme sahipleri tarafından eğitimleri ve güvenlikleri sağlanarak trafiğe çıkartılması gerekiyor. Ne olursa olsun, hobi ya da iş amacıyla motor kullanmaya karar vermiş insanların bilinçli olması gerekiyor. Kasksız kesinlikle çıkmamalı, ayakkabıları ve montları buna uygun olmalı. Giydikleri pantolonlar, korumalı pantolonlar olmalı. Onun dışında motor kullananlara, motor kullanıcısı demiyorum. Tamamen bir cehalet içerisindeki cahil cesaretli insanlar olarak bakıyorum. Ayrıca sadece ehliyet ve kıyafet almakla bu iş çözülmüyor. Motosiklet kullanıcıları, bu konuda profesyonel ve yetkin sürüş eğitmenlerinden kesinlikle eğitim almalılar. Kendi güvenliklerinin dışında, çevrelerindeki insanların güvenliği açısından da, bu önemli eğitimi ihmal etmemeliler.

M.: Son olarak motosiklet tutkunlarına ve okuyucularımıza söylemek istedikleriniz?
H.M.A.: Motor sürücüleri, özgürlüğüne düşkün ve adaletli insanlardır. Yaşadığı kenti ve insanı seven, sevgi dolu insanlardır. Bu sevgi dolu yüreklerini korumalarını istiyorum. Güvenli bir şekilde motor kullanan ne kadar çok motor sürücüsü olursa, memnuniyetimin bir o kadar artacağının bilinmesini isterim. Çünkü artık yollarımız, araçları kaldıramayacak düzeyde. Hem bisiklet hem de motor sürücüsünün, kentlere çevresel anlamda çok büyük katkısı olacağına inanıyorum. Bu keyifli ve çağdaş ulaşım aracını, herkesin kullanmasını isterim. ■

YAMAHA MT-09'A FİBERDEN KAT ÇIKTIK

Kentsel dönüşüm Türkiye'nin her yerine gelince, ortalığın kamyon ve kazı çamuru dolması, biz çıplak motosiklet kullanıcılarını da vurdu. Yamaha MT-09'umuzda, plakalık ve büyük plaka yerinde olduğu halde, 180'lik devasa arka lastik, yoldan aldığı çamuru iki yandan bütün seleye ulaştırıyordu. Mevcut küçük çamurluğa yapılan uzantı da çok fayda vermeyince, işi kişisel yöntemlerle çözmeye karar verdik.

Yazı: Sinan Özgen, **Fotoğraflar:** Yusuf Şimşek

Bu konuda çalışan çok az sayıda adam var. Fiber denince İstanbul'da akla en başta Yusuf Şimşek geliyor. Kendisinin www.grenaj.net isimli bir web sayfası var. Orayı açıp baktığımızda bu işe nasıl başladığını şöyle anlattığını gördük:

"1982 yılında Anadol kaporta imalatı ve tamiratı olarak fiber-glass sektöründe başladığımız işimize, zaman ilerledikçe tampon tamiri ve imalatı olarak devam ettik. 1998 yılında Süleyman Memnun'un katkıları ile Türkiye'nin ilk motorsiklet grenaj imalatı atölyesini açtık. Zamanla Türk Motor Sporları yarışçılarımızın, yarış grenaj imalatını yapmaya başladık. Ürünlerimizi yarış motoru kafası, yan ve arka kuyruk grenajları, çamurluk, ram-air borusu, altarnetör kapağı koruması, debriyaj kapağı koruması, kafa demiri, sağ - sol panzotlar, arka kuyruk aksesuar kapakları ve arka çamurluklar olarak listeleyebiliriz."

Kendisini de tanıyordum, bu kadar sabırlı ve pozitif düşünceli adam zor bulunur. Atladım motora gittim. Yusuf Şimşek sanırım bir tek kanlı canlı insan yapamıyor, doğal olarak, ondan hariç her türlü malzemenin tıpkısının aynısını fiberden yapabiliyor. Durum böyle olunca pek çok sanatçının da kapısını çaldığı görülüyor. Atatürk Oto Sanayi Sitesi'ndeki 9. Sokak zaten bir sanatçılar sokağına dönüşmüş. Entellektüel komşuların arasında fiber kokuları arasında bulduğumuz dükkanda bir takım heykel parçaları hemen göze çarpıyor. Fikrimi anlattım. "Yaparız, zor değil" dedi.

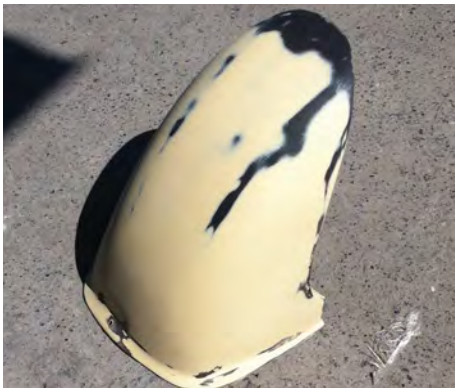
Daha önce Avrupa'da bir Kawasaki Z800'de oldukça büyük bir arka çamurluk görmüştüm. Yusuf Usta gördüğü bu modelden yola çıkarak sanırım CBF 600 için üretmiş olduğu bir çamurluğu hemen orada üretti ve bizimkine altyapı olması için kesti biçti. Bundan sonra iş eldeki malı bizim motora uydurmaya kalıyordu. Aşağıda üretim aşamalarını fotoğraflı biçimde takip edebileceğiniz çamurluk işin sonunda süper bir şekilde motora uydu. Sudan koruma performansı da hiç fena değil. Yusuf Usta'ya ulaşmak isteyenler www.grenaj .net'ten ulaşabilirler.

Adres ise şöyle; Atatürk Oto Sanayi Sitesi 2. Kısım 9.Sk Üst Blok no: 279, Maslak, İstanbul.

▼ Prototip kalıp alınması için hazır. Üzerine yapıştırıcı sürülüyor ve elyaf konarak kalıp oluşturuluyor. Kalıbın uzun süre dayanması için biraz kalın gövdeye sahip olması lazım.

◀ Örnek bir arka çamurluk parçası kesilip biçilerek motorun arkasına tutturuluyor. Motorla arasındaki bölüm ise karton, yapıştırıcı ve elyaf ile yerinde yapılıyor. Yapıştırıcı olaraksa Japon yapıtırıcı ve toz karbonat en önemli yardımcı. Fotoğraftaki kirliliğe aldanmayın, motorun kirlenmemesi için Yusuf Usta son derece özenli bir maskeleme yaptı, iş bittiğinde tertemiz biçimde söküldü.

▶ Yapılan prototip kuruduktan sonra tekrar kalıbının alınması gerekiyor. Ancak bu aşamaya geçilmeden önce prototipin son derece özenli biçimde zımparalanması ve üzerinin temizlenmesi, boşlukların kapanması için macunlanması gerekiyor.



◀ Kalıp hazır. İçinden prototip çıkartılıp üretime hazırhale getirilmesi lazım. İçini çok ince su zımparası ile temizliyor ve pürüzsüz hale getirmeye çalışıyorlar. Kalıp içi hazır olduktan sonra malzemenin çıkabilmesi için özel bir madde içine sürülüyor.

▶ Yusuf Usta çok özendiğimiz için hassas davranıyor ve çamurluğu elyaf kumaşından döküyor. Bu sayede mal çok kaliteli ve hafif oluyor. Kuruduktan sonra kalıptan çıkarıyoruz.

◀ Motora takma aşaması uzun sürmedi. Vida deliklerinin yerleri belliydi, onlar delindi. Bütün çamurluk 3 vida tarafından taşınıyor. İşçiliği çok beğendik. Kendisini bu süper iş için tebrik ederek memnun biçimde ayrılıyoruz. Mt-09 için bu kalıp kendisinde hazır olduğu için bundan sonra isteyecek olanlar çamurluğu 200 lira bedel ile kendisinden edinebilirler. Kişiye özel başka üretimler için ise ayrıca kalıp maliyetini kendisi ile konuşmak lazım. ■

HJC HELMETS

N°1 IN THE WORLD

IS17 IRONMAN MC1

IRON MAN

- Gelişmiş Polikarbonat Kabuk; gelişmiş CAD teknolojisini kullanarak hafif, konforlu ve mükemmel uyum sağlar.
- Daha fazla görünürlük için büyük göz portlu aerodinamik kabuk yapısı.
- Duman renklendirmeli 3 kademeli ayarlanabilir SunShield hızlı ve kolay bir şekilde kurulur.
- "ACS" Gelişmiş Kanal Havalandırma Sistemi; ön-arka hava akımı, ısı ve nemi yukarı ve aşağı fırlatır.
- Çıkarılabilir, nem çekici ve kokusuz iç yüzey gelişmiş anti bakteriyel kumaştan yapılmıştır.

Hepsi ve daha fazlası motovento'da...

RPHA11 BOBA FETT MC4SF

STAR WARS

- RapidFire ™ Kalkan Değiştirme Sistemi; basit ve güvenli mandal sistemi ile çok hızlı, aletsiz sökme ve kurulum sağlar.
- Maksimum hızlarda aşırı performans için geliştirilmiş aerodinamik kabuk yapısı.
- Acil durum seti (yanak pedleri) acil durumlarda hızlı kurtarma sağlar.
- Daha geniş göz portu ile daha iyi çevre görüşü sağlar.
- Yüksek hız için geliştirilmiş çift kalkan kilit sistemi.

Hepsi ve daha fazlası motovento'da...

RPHA11 SKYRYM MC3

- RapidFire ™ Kalkan Değiştirme Sistemi; basit ve güvenli mandal sistemi ile çok hızlı, aletsiz sökme ve kurulum sağlar.
- Maksimum hızlarda aşırı performans için geliştirilmiş aerodinamik kabuk yapısı.
- Acil durum seti (yanak pedleri) acil durumlarda hızlı kurtarma sağlar.
- Daha geniş göz portu ile daha iyi çevre görüşü sağlar.
- Yüksek hız için geliştirilmiş çift kalkan kilit sistemi.

Hepsi ve daha fazlası motovento'da...

UMA UĞUR MOTORLU ARAÇLAR

f /motoventoturkiye /motoventotr /motoventoturkiye

Bayilik başvurusu için; bayilik@motovento.com

motovento

www.motovento.com

GÜZELDERE ŞELALESİNE MOTOSİKLET GEZİSİ ŞART

Şelaleler doğanın en hareketli şekillerinden bindir. O suyun coşkusu müthiş bir heyecan ve enerji veriyor. Motosiklet gezilerindeki heyecana bir heyecan daha katmak için burası hem yol hem mekan açısından çok ideal bir yer.

Yazı ve Fotoğraflar: Pervin Ozulu

Ülkemiz şelale bakımından çok zengindir, Güzeldere Şelalesi ilk on en güzellerin içinde yer alıyormuş, onu görünceye kadar bunu bilmiyordum. 130 metre yükseklikten kayalardan akan bu şelale 2011 yılında Tabiat Parkı olarak ilan edilmiş, Düzce'nin Gölyaka ilçesi sınırları içerisindedir. Düzce'ye 18 km Gölyaka'ya 11 km mesafedeki Gölyaka-Güzeldere köyündedir ve rakımı 600 mıdır. Buraya İstanbul'dan günübirlik gidip dönebilirsiniz. Ancak yeni başlamış motorcular için biraz zorlayıcı olabilir belki. Git gel 500 km, ayrıca yol otoyoldan sonra düz ve rahat değil, Düzce'deki kısım kıvrımlı dağ yollarıdır. Ben yola çıktığımda midemdeki ödem hastalığımı yeni atlatmıştım, tam on numara da iyileşmedimse de raporlar ve serumlar bitmişti, doğada bir sürüşün bana çok iyi geleceğini biliyordum. Çok spontane bir kararla hala kullandığım ilaçları da yanıma alarak yola çıktım. Bu şelaleyi sadece duymuştum, hiç araştırmadım, nasıldır, kaç metredir hiçbir bilgim yoktu. Ayrıca zaten "Bu bölgelerde ne kadar etkileyici bir şelale olabilir ki?" dedim. Esas büyük şelaleler Karadeniz taraflarında Ordu, Rize, Erzurum, Artvin, Antalya'da filan, o nedenle İstanbul'a yakın bir yerden çok beklentim yoktu o gün yola çıkarken. Hava almak, doğa sürüşü yapmak ve kafamı resetlemek istedim sadece. Bunu yapabilmek için daha önce hiç gitmediğim ve bilmediğim bir yere gitmek çok yararlı oluyor. Bu gezide pek fotoğraf çekmeyi düşünmedim, daha tam enerjime kavuşmadığım için fazla bir atraksiyon yapmak istemedim, sadece akıp gidip yol yapmak istedim. Zaten tripotumun üzerine kurduğum yıllarca bana eşlik eden profesyonel fotoğraf makinam beni geçen ay terk etti, topcase'in içindeyken sürüş esnasında sanırım gezdiğim o bozuk yollardaki sarsıntılara daha fazla dayanamadı. Kısaca tripot kurup motor, manzara ile kendimi çekemeyecektim artık. Ancak geçenlerde kız kardeşimle birlikte fotoğraflar çekebilmek için ilk defa bir selfi çubuğu aldım, nedense pek hoşlanmıyorum ondan ve bugüne kadar hiç almayı düşünmemiştim. Kısmetse yine bir profesyonel fotoğraf makinası edinirim, çünkü bence en güzel fotoğraf kareleri tripot üzerine kurulmuş makine ile çekiliyor. Bu gezimde hala benimseyemediğim o selfi çubuğu çantamdaymış, farkına varmadan yanıma almışım. Zaten yola beklentisiz çıktım, nereye gideceğimi de pek kararlaştırmadığım için pek bir hazırlık da yapmadım o nedenle. İlaçlarımı ve midem hala rahatsız olduğu için sadece yiyebileceğim yiyecekler ve su aldım yanıma, motorum zaten daima yola hazırdır. Sadece yeni bir yol yapmak için başladı bu gezi aslında, beni bekleyen harikalardan zerre kadar haberim yoktu. Haberim olsaydı kesinlikle çoktan çok çok öncelerinde gitmiştim bile, meğer güzellikler illaki çok uzaklarda olmuyormuş ve hep dediğim şeye geliyorum tekrardan:

"Ülkemizin her yeri bir doğa cennetidir."

Yola çıktığımda hala düşünüyordum, tam emin değildim, oraya kadar gidip gelmek zor olur mu, rahatsızlığımdan dolayı sorun yaşar mıyım diye. Emin olmamakla beraber motorumun sürüş istikameti oraya yönlenmişti bile. Uzun zaman önce haritadan aşağı yukarı oraya nasıl gidilir ve yeri neredeydi diye bakmıştım. Paralı yoldan Kocaeli, Düzce'ye kadar Sakarya TEM otoyolundan çok çabuk Düzce'ye vardım. Sakarya otoyolunda büyük tesisi olan bir Shell benzin istasyonu var, mutlaka oradan benzin alınız derim, çünkü sonrasında hemen kısa mesafede istasyon yok. Hendek ve Gümüşova'yı geçtikten sonra Düzce kavşağından çıktım. Hemen sağ dönüş için işaret eden "Gölyaka" tabelası var, onu takip ettim. Gölyaka'ya varmadan yol önce İçmeler Köyünden geçer ve sonra "Güzeldere Tabiat Parkı" o çok sevdiğim kahverengi turistik mahal bilgi levhaları da başlıyor zaten. Hacıyakup köyü'nden sonra Hamamüstü'nü de geçince ve ilerledikçe yol direkt Tabiat parkına götürüyor.

Güzelleşen manzaralardan dolayı artık pek çabuk ilerleyemedim, tahmin etmediğim kadar güzel bir yerden gidiyordum ve köy yolları da tam sevdiğim gibiydi. Kıvrımlı ve dar yollardaydım artık, ilerledikçe manzara da güzelleşmeye başladı. Durup durup çevre seyri ve tek tük fotoğraf çekmeye başlamıştım. Yol çok kıvrımlı ve sürekli yükselmekteydi, bazı keskin virajlar ve çakıllı ve bozuk kısımlar var, ama yol asfalt, sadece ara sıra bozuk kısımları var. Yol kenarında manzaralı bir yerde eski iki mor renkli salon koltuğu vardı, çok komik bir görüntü olmuştu. Onları herhalde köylüler orada koydu. Manzara eşliğinde geçen bu sürüşte karşıma ne çıkarsa gezime renk katmaya başladı, o mor eski iki koltuk bile. Gördüğüm dev kayalıklar, papatyalar ve sadece bir ahşap köy ev bile beni çok

neşelendirmişti. Bıçkı deresi vadisi manzarayla yol yükseldikçe çevre nefes kesti. Hele geride bıraktığım yolların ne kadar aşağıda kaldığını görünce ve sonu görünmeyen derin manzaranın karşısında kendimi Rize'nin Ayder yaylalarında hissettim. Abartmış olabilirim belki, ama o duyguyu yaşadım. O kadar diyorum, fena bir yer. Dağ eteklerine sis inmiş, flu bir görüntü vardı, dağ uçları pusla kaplıydı, gizemli Karadeniz havasını yaşadım. "İyi ki geldim" dedim, henüz şelaleyi bile görmemiştim daha. Ne yazık ki bitmek bilmeyen ve bazen hatta gereksiz fazla tutkunu olduğum şu fotoğraf çekme hastalığıma yenik düştüm, o alışamadığım selfi çubuğunu görünce mutlu olacağımı hiç düşünmezdim. Fotoğraf çekme hastalığı demişken, esas midemdeki hastalığımı da tamamen unutmuştum. Son iki hafta çektiğim şiddetli sancıları, serumlar ve avuç avuç içtiğim ilaçları bile düşünmüyordum artık. Hele yol üzerinde karşıma öyle bir tesis çıktı ki, her şeyi unutturdu bana. O öyle bir tesis ki, o öyle bir restaurant ki, daha ötesi yok dedirtir. Hemen önünde park ettim, kaskı çıkartıp içeriye daldım, ama yavaş yavaş girdim, sindire sindire. Kayabaşı Restaurant öyle güzel bir konumda ki, bir kayanın üzerinde tepeden her yere görüntüsü olan bir yerdeydi, manzaranın tam ortasında duruyor gibiydim. "Vay canına, ben nereye geldim böyle" dedim. Döndüm durdum, her yeri aynı anda görmek istedim ve kendi eksenimin etrafında dönüyordum ve aynı anda da yürüyordum. Düşmediğim için çok şanslıydım, aşağıya inen merdivenlerden bile o şekilde indim. Ben hangi ara Karadeniz'e geldim, böyle bir yer beklemiyordum, bu gerçek olamaz ki? O dağ manzaranın tam içinde ahşaptan yapılmış terasların birinde çay içtim. Orada yemek yemeği şiddetli tavsiye ediyorum, o keyfi tamamlayan bir unsurdur. Sakın unutmayın "Kayabaşı Restaurant". Orada mutlaka ve mutlaka durmak gerekli, devam edilmemeli. Hatta durmadan devam etmek yasak olmalı…
Masalarda garsonu çağırabilmek için tavana iple bir tahta parçasını asmışlar, ip havadan ta binanın içerisine kadar uzanıyor. Onu çekince restaurant'ın içinde zil çalıyormuş ve garson geliyor. İyi ki çocukluk zamanımdaki muzurluk hevesim depreşmedi, masaların üzerinde asılı o tahtayı çekip çekip saklanırdım kesin, garson da gelip giderdi sürekli. Çocuk ruhlu olmak çok güzeldir. Ben Aslan burcuyum, Aslan burcun ruhu hep 21 yaşında olurmuş diye bugün bir makalede okudum, bilemem artık…
Orada gezinirken bir kadın benimle merhabalaştı, daha önce yolda beni görmüş, motorumla durup fotoğraf çekerken geçmiş yanımdan ve aklı bende kalmış, özellikle yalnız o yollarda olduğum için çok da şaşırmış. Beni bu tesiste görünce hızlıca yanıma geldi. İki çocuğu ve annesiyle onlar da benim gibi şelaleyi görmeye gidiyormuş. Motorlu gezilerimde neşeli ve pozitif ve sade insanlarla tanışma fırsatlarım oluyor, bir gezinin en önemli unsurlarından biri tanesi olabiliyor bazen. Keyifli sohbetin tadı bambaşka, özellikle köylerde yaşayanlar, eski örf ve adetleri, saygı ve değer vermeyi unutmayan insanlarla tanışınca huzur hissediyorum. Zehra ve annesi sımsıcak bir aile sıcaklığı hissettirdi bana. Zehra ile tanıştığıma çok memnun olmuştum, öyle şen, öyle tatlı sohbeti vardı ki, şaşırdım kaldım. Konuştuğumuz konularla ne kadar aydın ve bilinçli bir vatandaş olduğunu fark ettim. "Gökte ararken yerde buldum" deyimi vardır ya, meğer Zehra hemşireymiş. Sağlık açısından kötüleşirsem hemşirem bile yanı başımda hazırdı artık, telefon numarasını verdi bana. Onlar yemeğe oturunca ben yoluma devam ettim, midemden dolayı dikkatli olmam gerekiyor şu sıralar, yoksa normalde yemek kaçmaz. Buradan sonrası Şelale'ye fazla kalmamıştı. Yol biraz daha bozuldu, çakıllı ve bozuk satıhlı yoldan aşağıya doğru devam edince Tabiat Parkının girişine vardım. Giriş ücretli, ama gördüğüm kadarıyla ufak

ESJOT

MADE IN GERMANY

DIAMOND CUT

Dişli Teknolojisinde Bir Devrim

KAVACIK: Kavacık Mah. Çiftlik Cad. No:4/A — Beykoz / İstanbul - Tel: 0 216 693 14 30 - 31
HASANPAŞA: Eğitim Mah. Poyraz Sok. Öğün İş Merkezi No:10/C — Kadıköy / İstanbul - Tel: 0 216 405 25 10 - 20
MASLAK: Atatürk Oto Sanayi Sitesi 1.Kısım 44. Sok. No:63 — Maslak Sarıyer / İstanbul - Tel: 0 212 346 43 21 - 22
ŞİRİNEVLER: Şirinevler Mah. Tevfik Fikret Cad. No:2-1 — Bahçelievler / İstanbul Tel: 0 212 697 99 11 - 12 - 13

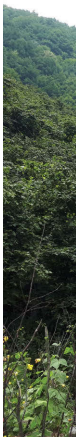
KMA®
KİLERCİ MOTORLU ARAÇLAR

rakamlar, girişte görevli yoktu. Tesise girdim ve motorumu arabaların girmediği yere en öne park ettim, hem gelen arabalar için yer işgal etmemiş oluyorum ve motorum gözümün önünde daha güvende olur diye düşündüm. Yanıma gelen görevli belki de işletme sahibiydi bilmiyorum, sanırım ücret almak için geldi, ama hiç istemedi, mevzusu bile geçmedi "Hoş geldiniz. Buyurun, istediğiniz kadar gezin" dedi. Beni genelde ilk başta yabancı sandıkları için bu tip misafirperverlikler karşıma çıkar bazen. Sanırım ayrıca tek başına gezgin bir kadın motorcu ve üstelik "Yabancı" olduğumu varsaydıkları için de böyle oluyor. İtiraz etmedim, çünkü tesiste fazla kalmadan evime dönmeyi düşünüyordum, sadece şelaleyi görüp bir çay içip kaçacaktım.

O şelaleyi görünce gel de hemen kaç, kaçabiliyorsan kaç…

Tesisin kendisi ve çimenlik alanı çok büyük, piknik yerleri ve konaklama bungalow evleri var. Kocaman tertemiz, düzenli alanı, ferah restaurantı ve her şey beni cidden çok şaşırttı. Bu kadar düzenli ve bakımlı bir yer beklemiyordum. Bir sürü piknik masaları var, gölgelikli. Mangalını getir veya sadece yiyeceklerini getir burada keyif yap. Tebrikler, çok başarılı. Bu tesis bu kadar harika ise bu şelale nasıl acaba? Boşu boşuna bu kadar pırıl pırıl bir tesis değildir burası derken şelaleyi iyice merak etmeye başlamıştım. "Şelale" yazan bir giriş var, gözüm aşağıya inen taş merdivenlere kitlenmişti, inmeye başladım ancak daha çabuk daha da çabuk inmeliydim. İndikçe derin vahşi bir ormana girmiş gibi hissettim, hava nemlendi ve güneş girmiyordu. Suyun coşku dolu sesini duyar gibi oldum, heyecanlandım resmen. Yaklaştıkça bir seyir yeri gördüm, oraya bir an evvel ulaşmak için merdivenleri çifter çifter indim ve manzarayı görünce nutkum tutuldu. Dev bir şelaleye bakıyordum, "Olamaz, bu kadarı olamaz" dedim. Böyle bir şey beklemiyordum. O çok yüksek ve kocaman bir şelaleymiş, gerçekten inanamadım. Gümbür gümbür akan o güçlü suya hayran kaldım. Neden ben buraya daha önce gelmedim? Neden niye niçin burayı bilemedim, bilmedim… Şoklardaydım, nefesim şaşkınlığımdan karman çorman oldu, acil olarak hemen aşağıya en dibe inmeliydim. Merdivenler hala devam ediyordu. Taş merdivenler bitince demirden merdiven başladı ve suyun yere kavuştuğu kısımdaydım, en alt yerde kayalardaydım sonunda, aşağıdan yukarıya kadar bakmak muhteşem bir duyguydu. Motorumun buraya kadar gelip her ikisini birlikte seyretmeyi çok

isterdim, ne müthiş bir manzara olurdu. Bembeyaz köpükle hızlıca yere düşen o şelalenin önünde kara şimşek ne güzel görünürdü. Suyun aşağı düşüşünü izlemek öyle enerji ve coşku hissettirdi ki, hayran kaldım. Her yer ıslaktı, ince yağmur yağıyor gibiydi. Kayalar çok kaygandı, yine de daha da en aşağı kadar indim kayaların üzerinden. En aşağıda gözüme kestirdiğim bir düzlük vardı, hem kuru hem güneş geliyordu. Tam seyir keyif yeriydi orası. Bayrağımı diktim resmen oraya, uzun süre ayrılamadım, hani görüp hemen kaçacaktım? Oturmadan önce tabii ki onlarca fotoğraf çektim, bir daha bir daha çekip durdum. Sanki aynı kareleri bir daha bir daha çekince bir şey değişecek. Belki de fotoğraf çektikçe şelaleye onu ne kadar çok beğendiğimi anlatmak istedim, komik ruh halleri işte. Fotoğraf faslım bittiğinde o seçtiğim teras gibi olan yere oturdum, ayaklarımı sallandırdım aşağıya ve doğayı yaşamaya başladım. Oturup sadece seyrettim, bu anlar tüm fotoğraflardan daha kıymetliydi. Kayaları inceledim, suyun nerelerden yol bulduğunu ve coşkulu dansını izledim, sesi dinledim. Sürekli tekrar tekrar en tepeye bakıp durdum, suyun yukardan kayaların üzerinden düşüşünü izlerken doğanın gücüne yine hayran kaldım. Yolunu bulan suyu izlerken motorumla gittiğim yollar aklıma geldi, fırtınalı ve sağanak yağış ötesi sürüşlerim gözümün önüne geldi. Yeri, asfaltı, önümü, yanımı kısaca hiçbir şey görmeden şiddetli yağan yağmurun dumanı ile kaybolan yolda ilerlemek aslında çok tehlikelidir, ancak bana aynı derecede çok fazla yaşam sevinci, mücadele ve başarı duygusunu



yaşatır. Şelaleyi izlerken bir motorcunun aklından yine motoru geçiriyor olması beni bile şaşırttı. Şiddetli yağmurlu sürüşlerimde bazen lastiklerinin bir karıştan fazla suyun içinde gömüldüğünü bilirim, sanki derenin içindeymişim gibi ilerlerdim. Şelaleyi izlerken resmen yağmurlu sürüşlerim canlandı gözümde. Bu doğa ile kucaklaşmaktır benim için, tıpkı şelalenin başından ayrılamadığım gibi. Bulunduğum en alttaki teras gibi olan kayanın üzerinde hala otururken yeni tanıştığım Zehra Hemşire ve annesi gelmiş, uzaktan seslenmişler, fakat şelalenin sesinden dolayı hiç bir şey duymamıştım. Saat tuttum kendime, şu saatte kalkıp döneyim diye, yoksa yapışıp kalacaktım oralarda. Nitekim sayılı zaman geçiyor ve dönmem gerekliydi artık, saat dolmuştu, kara şimşeğimi de özlemiştim, sürüş yapmak istiyordum. Merdivenleri çıkmaya başladım, nemli hava nedeniyle çıkarken terledim ve resmen "Su… Su…" diye sayıklayacaktım ki, çıkıştı hemen orada bir çeşme gördüm, hemen Şelale'nin giriş tabelasında. "İlk geldiğimde o çeşme yoktu ki" diye düşündüm, ama sanırım hemen aşağıya inme takıntım yüzünden ne çeşmeyi gördüm ne de tam yanındaki mısırcıyı. Her şey öyle yolunda gidiyordu ki, Zehra'ları da gördüm, restaurant'da çay içiyorlardı. Tam aynı anda onlar da bana seslenmeye başladı, eski dostlar kavuşmuş gibi sarıldık. Motor yolculuğu yapmamış olsaydım, arabayla gelmiş olsaydım eminim ki hiçbir tanışma ve güzel sohbetler olmazdı. Motosiklet her zaman her yerde ilgi odağıdır ve insanlar meraklarından bir şeyler konuşmak ve sormak ister. Bir yere vardığımda gördüğüm ilgi bazen sessiz bir hayranlıktır ve meraktır, bazen de sevinç ve coşkudur. Motor süren bir kadın, üstelik saygılı da olunca hiçbir önyargının kalmadığı gibi güzelliklerin geldiğini iddaa ederim. Önyargıların çabucak yok olduğunu defalarca yaşamışımdır. Zehra ile sohbet ederken 4 yaşındaki oğlunun T-Shirt'ini fark ettim. Motosiklet motifi varmış, meğer delice motosiklet hayranı olduğunu o zaman öğrendim. Sürekli gizlice dönüp dönüp motoruma baktı, tekrar bana bakıp motora baktı, ama çekindiği için bindiremedim. "İleride motosiklet alacağım ona." dedi annesi.

"Sen neymişsin be Zehra'cığım, helal olsun sana."

Motosiklet en ufak yaşlarda bir mıgnatıs gibi etki yapabiliyor. Başka bir gezimde motoru park edip 20 metre kadar ötede bir yerde oturup mola vermiştim. Piknikten dönen bir aile geliyordu. Ufak oğulları daha yeni yürümeye başlamıştı, bebek sayılır, paytak paytak yürüyordu ve poposunda sadece bezi vardı. Ama nereye yürüyordu ki bu? Annesi ve babasının gittiği tam ters istikamete yürüyordu, kaç defa seslendiler ona, ama o bodoslama dümdüz başka bir rota tutturmuş oraya gidiyordu. Herhalde ayarı bozuldu çocuğun dedim, az sonra fark ettim ki ufaklık poposundaki beziyle paytak paytak benim motora kitlenmiş vaziyetteydi ve en komik halleriyle hiç başka yere bakmadan dümdüz bodoslama hızlıca motoruma doğru gidiyordu. Bu manzarayı görmeniz lazımdı, fena komik ve tatlıydı. Annesi ve babası peşinden koştu, bebiş motora geldiğinde öylece oracıkta durdu ve baktı, inceledi, minicik kalmıştı motorun yanında. Manzara inanılır gibi değildi, annesi babası geldi ve gülüyordu, onlar da oğullarını izlemeye başladılar. Sonra ben de ayaklandım ve oraya gittim, ancak biraz mesafeyle durdum, çünkü bebek yabancılardan korkar mı korkmaz mı bilemediğim için uzaktan seslendim : "İsterseniz motora bindirebilirsiniz". Bebişe beni işaret ettiler ve motora binmeye izin verdiğimi anlattılar. Ufaklığı motora oturtmaya çalıştılar ama korktu, binmek istemedi. Sonra paytak paytak ve sürekli arkasına dönüp bakarak gitti. "Motor sevdasının yaşı yoktur" derim hep ve yine diyorum.

O tutkuya sahip olmak için hiçbir şart yoktur ve hiçbir engel de yoktur. ■

"0" Km Fiyat Listesi

• Fiyatlar • Teknik Özellikler • Adresler • Telefonlar • İnternet Bilgileri • Yağ Önerileri

Servis, bayi bilgileri ve ikinci el pazarı için

www.motoron.com.tr

Burada yayınlanan fiyatlardan dolayı Motoron Dergisi sorumlu tutulamaz. Fiyatlar sürekli olarak güncellenmektedir. Gerçek fiyatlar telefonla firmalardan teyit edilmelidir. Ayrıca Motoron Dergisi, okuyucularına hizmet için bu işleri yürütmektedir. Motosikletlerin her türlü alım satımından, yasal takibinden ve bilumum yasal sorumluluklarından satıcı mesuldur. Hiçbir surette, satış süreci ve daha sonrası için Motoron Dergisi ve yayıncısı sorumlu tutulamaz. Listedeki fiyatlar 27.07.2017 tarihi itibari ile güncellenmiştir.

ANLAS
www.lapas.com.tr
MADE IN GERMANY
LIQUI MOLY
Almanya'nın En İyi Motor Yağı

APRILIA

Trend Motosiklet

Acıbadem Mah. Ali Dede Sok. No:4 Kadıköy - İstanbul (216) 242 08 00 www.trendmoto.com.tr

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
RS4 125	5.600 Euro	4	1	124,8	-	-	6	D-D	17-17	135x1.953x740	820	14,5	4T Synth 10W-50 Race
RS4 Replica 125	5.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuono 125	5.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuono V4 Factory 1100	22.000 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Shiver 900	13.000 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dorsoduro 900	13.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RSV4 RF E4	27.285 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

BAJAJ

Kuralkan

Eski İzmit Yolu Üzeri Tepeören Mevki Tuzla - İstanbul (216) 581 21 21 www.kanuni.com.tr

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
Dominar 400 (Euro 4)	17.998 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pulsar RS200 (Euro 4)	13.590 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pulsar NS200 (Euro 4)	11.300 TL	-	1	199.5	24.47-9.500	18.3-8.000	6	D-D	17-17	145x-x-	-	14.3	4T Synth 10W-50 Race
Pulsar NS160 (Euro 4)	9.830 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V15 (Euro4)	8.000 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V12 (Euro4)	7.600 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Boxer 150	3.745 TL	4	1	144.8	12-7.500	12.26-5.000	4	-	17-17	123x2.016x740	800	13.5	4T Synth 10W-50 Race
Pulsar RS200 (Euro 3)	11.760 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pulsar NS200 (Euro 3)	8.870 TL	-	1	199.5	24.47-9.500	18.3-8.000	6	D-D	17-17	145x-x-	-	14.3	4T Synth 10W-50 Race
Pulsar AS150	7.675 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pulsar NS150	6.590 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Discover 150F	5.340 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Discover 150S	4.990 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Discover 125ST	4.500 TL	4	-	124.6	13-9.000	1.1-7.000	5	D-	17-17	124.5x2.012x734	800	13.5	4T 20W-50 Street
Avenger Street 150	7.265 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

BMW

Borusan

Neslihan Cad. İstinye Mah. No:1/1 Sarıyer - İstanbul (212) 359 30 30 www.bmw-motosiklet.com

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
G310R	25.300 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C 650 Sport	15.300 Euro	4	2	647	60-7.500	66-6.000	-	2D-D	15-15	237x2.155x877	810	16	4T Synth 10W-50 Race
C 650 GT	16.300 Euro	4	2	647	60-7.500	66-6.000	-	2D-D	15-15	249x2.218x916	795	16	4T Synth 10W-50 Race
F 700 GS Adventage	13.200 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Offroad Race
F 700 GS Sport	13.950 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Offroad Race
F 700 GS Low Suspension	13.800 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
F 800 GS Adventage	15.800 Euro	4	2	798,5	82,9-7.500	83-5.750	6	2D-D	21-17	185x2.320x945	880	16	4T Synth 10W-50 Offroad Race
F 800 GS Low Suspension	16.300 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
F 800 GS Adventure	18.000 Euro	4	2	798	85-7.500	83-5.750	-	2D-D	21-17	-	890	24	4T Synth 10W-50 Offroad Race
F 800 GT Touring	16.000 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
F 800 R Dynamic Package	14.700 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
F3 SE6 T	40.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
F3 SE6 LTD	45.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
RT SE6 S	46.650 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
RT SE6 LTD	49.850 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race

CF MOTO

Uğur Motorlu Araçlar

Yeşil Mah. 829 Sokak No:14 Nazilli - Aydın (256) 315 50 00 www.cfmoto.com.tr

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
150 NK	8.899 TL	4	-	149	11,8-8.500	10,7-7.500	6	D-D	17-17	134x2,060x770	-	10	-
650 NK	21.699 TL	4	2	649,3	60,3-9.000	56-7.000	6	2D-D	17-17	190x2,120x780	-	17	-
650 TK	25.750 TL	4	2	649,3	60,3-9.000	56-7.000	6	2D-D	17-17	218x2,145x820	-	17	-
CF 500 5A ATV	26.093 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C Force 550 EPS	29.233 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CF500 ATR -A (T3)	25.190 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CF500 ATR -A EPS	27.630 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CF500 ATR -L EPS	22.990 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CF800 ATR -EPS	38.990 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CF400 ATR -2L EPS	24.690 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
U Force 550	46.990 TL	4	-	495	19,5-6.000	25-5.250	AV	D-D	14-14	538x2,980x1,465	-	26	-
Z Force 550	45.690 TL	4	-	495	19,5-6.000	24-5.250	AV	D-D	12-12	532x2,870x1,310	-	27	-

DAELIM

Asya Dış Ticaret

Kısıklı Mah. Bosna Bulvarı No:29 Üsküdar - İstanbul (216) 311 93 93 www.daelimtr.com

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
B-Bone	9.040 TL	4	1	-	11,5-7.000	-	AV	D-D	13-13	130x1.910x750	750	7,1	4T Synth 5W-40 Race
S3 Advance	14.049 TL	4	1	-	25 - 8.700	-	AV	D-D	14-13	167x2.140x750	745	12,7	4T Synth 5W-40 Race
Daystar 250	14.049 TL	4	1	-	25 - 8.500	19-7.000	5	2D-D	18-15	165x2.220x845	720	17	-
Roadwin	11.818 TL	4	1	-	25 - 9000	19-7.000	5	2D-D	17-17	158x2.015x778	780	15	4T Synth 5W-40 Race
Dart 125	5.839 TL	4	-	124	-	-	-	D-D	12-10	x1.870x670	-	-	
Aroma	6.005 TL	4	1	125	-	8,35-7.600	-	D-K	12-10	106x1.850x674	-	6	

DUCATI

Korlas

Bağdat Cad. No:229/2 Göztepe - İstanbul (216) 467 31 17 www.korlas.com.tr

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
Multistrada 950 Red	16.290 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Multistrada 950 Touring Pack	17.490 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Multistrada 1200	21.800 Euro	4	2	1.198	157,8-9.500	136-7.500	6	2D-D	17-17	209x-x-	825	20	4T Synth 5W-40 Race
Multistrada 1200 S	26.490 Euro	4	2	1.198	157,8-9.500	136-7.500	6	2D-D	17-17	212x-x-	825	20	4T Synth 5W-40 Race
Multistrada 1200 Enduro	26.900 Euro	4	2	1.198	157,8-9.500	136-7.500	6	2D-D	19-17	225-x-x-	870	30	-
Multistrada 1200 Enduro TR Pack	28.490 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Multistrada 1200 Enduro Touring	29.490 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Multistrada 1200 S Pikes Peak	33.900 Euro	4	2	1.198	157,8-9.500	136-7.500	6	2D-D	17-17	208-x-x-	825	20	-
Hypermotard 939	16.490 Euro	4	2	937	110-9.250	89-7.750	6	2D-D	17-17	175x-x-	870	16	4T Synth 5W-40 Race
Hypermotard 939 SP	21.900 Euro	4	2	937	113-9.000	97,9-7.500	6	2D-D	17-17	178x-x-	890	16	4T Synth 5W-40 Race
Monster 797	10.990 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
R 1200 R Style Package	22.900 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 5W-40 Race
R 1200 R Dynamic Package	23.300 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R Nine T Special	21.300 Euro	4	2	1,170	110x7,550	119x6,000	6	2D-D	17-17	222x2,220x890	785	18	-
R Nine T Scrambler	19.100 Euro	4	-	1.170	110x7,750	116x6,000	6	2D-D	19-17	220x2,175x880	820	17	-
R 1200 GS Comfort	23.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 5W-40 Race
R 1200 GS Spoke Wheel	26.600 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 5W-40 Race
R 1200 GS Rally	27.000 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R 1200 GS Exclusive	27.000 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 5W-40 Race
R 1200 GS Adventure	29.000 Euro	4	-	1.170	125-7.750	125-6.500	6	2D-D	19-17	480x2.255x980	890	30	4T Synth 5W-40 Race
R 1200 RT Dynamic	29.600 Euro	4	2	1.170	110-7.500	120-6.000	6	2D-D	17-17	233x2.230x905	820	25	4T Synth 5W-40 Race
R 1200 RS Dynamic Package	23.300 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
K 1600 GT Comfort	32.300 Euro	4	6	1.649	158-7.750	175-5.250	6	2D-D	17-17	306x2.324x1.000	810	24	4T Synth 5W-40 Race
K 1600 GT Dynamic	33.600 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 5W-40 Race
K 1600 GT Sport	34.900 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 5W-40 Race
K 1600 GTL Dynamic	36.900 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
K 1600 GTL Elegance	34.900 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
K 1600 Bagger	34.900 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S 1000 R Dynamic Package	20.800 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 5W-40 Race
S 1000 R Dynamic Pack.+TC	21.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 5W-40 Race
S 1000 RR TR Package	25.700 Euro	4	4	999	192-9.750	112,5-9.750	6	2D-D	17-17	178x2.056x826	820	17,5	-
S 1000 RR Triple Color	26.200 Euro	4	4	999	192-9.750	112,5-9.750	6	2D-D	17-17	178x2.056x826	820	17,5	-
S 1000 RR Forged Wheels	27.300 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S 1000 XR Dynamic Package	24.200 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S 1000 XR Color Edition	24.700 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S 1000 XR Low Suspension	24.700 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CAN-AM ATV/UTV

Depar Motor

Ramazanoğlu Mahallesi Kafkas Sk. No:3 Şeyhli 34906 Pendik - İstanbul (216) 378 35 15 www.deparmotor.com

Outlander L 450 STD C	12.600 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outlander L 450 DPS	13.850 Euro	-	1	427	38-	-	CVT	2D-D	12-12	308x211x116,8	85.8	20,5	-
Outlander L 450 PRO	14.650 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outlander L 450 MAX DPS	14.750 Euro	-	1	427	38-	-	CVT	2D-D	12-12	324x231x116,8	85,8	20,5	-
Outlander L 570 DPS	15.750 Euro	-	-	570	48-	-	CVT	2D-D	12-12	319x211x116,8	85.8	20,5	-
Outlander L 570 PRO	16.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outlander 650 XT	22.470 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outlander 650 XT-P	24.350 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outlander 650 MAX DPS	22.200 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outlander 650 MAX XT	24.370 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outlander 650 MAX XT-P	25.800 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outlander 850 XT-P	25.770 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outlander 850 MAX XT	27.050 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outlander 800 MAX XT-P	27.250 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outlander 1000R XT-P	29.000 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outlander 1000R MAX XT-P	30.700 Euro	-	-	976	89-	-	CVT	2D-D	12-12	374x238,8x116,8	87,7	20,5	-
Outlander 1000R MAX LTD	31.500 Euro	-	-	976	89-	-	CVT	2D-D	12-12	374x238,8x116,8	87,7	20,5	-
Renegade 570 STD	15.600 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Renegade 570 X XC	17.500 Euro	-	-	570	48-	-	CVT	2D-2D	12-12	279x218,4x116,6	87,7	20,5	-
Renegade 850 X XC	25.000 Euro	-	-	854	78-	-	CVT	2D-2D	12-12	303x218,4x116,6	87,7	20,5	-
Renegade 1000R X XC	28.200 Euro	-	-	976	89-	-	CVT	2D-2D	12-12	314x218,4x116,6	87,7	20,5	-
Commander 800R DPS	26.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Commander 1000 XT	32.250 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F3 SE6 S	36.000 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race

CAN-AM SPYDER

Depar Motor A.Ş.

Ramazanoğlu Mahallesi Kafkas Sk. No:3 Şeyhli 34906 Pendik - İstanbul (216) 378 35 15 www.deparmotor.com

F3 SE6 S-SPE	37.700 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
Monster 821 Dust Grey	14.290 Euro	4	2	821	112-9.250	89,4-7.750	6	2D-D	17-17	179,5x-x-	785	17,5	4T Synth 5W-40 Race
Monster 1200	17.900 Euro	4	2	1.198	135-8.750	118-7.250	6	2D-D	17-17	182x-x-	785	17,5	-
Monster 1200 S	22.900 Euro	4	2	1.198	145-8.750	124,5-7.250	6	2D-D	17-17	182x-x-	785	17,5	4T Synth 5W-40 Race
Monster 1200 R	25.900 Euro	4	2	1.198	160-9.250	131,4-7.750	6	2D-D	17-17	180x-x-	830	17,5	-
Diavel Dark/Black	22.690 Euro	4	2	1.198	162-9.500	127,5-8.000	6	2D-D	17-17	210x2.257x-	770	17	4T Synth 5W-40 Race
Diavel Carbon	28.900 Euro	4	2	1.198	162-9.500	127,5-8.000	6	2D-D	17-17	207x2.257x-	770	17	4T Synth 5W-40 Race
Diavel Diesel	39.900 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
X Diavel	26.900 Euro	4	2	1.262	156-9.500	128,9-5.000	6	2D-D	17-17	220x-x-	755	18	4T Synth 5W-40 Race
X Diavel S	32.900 Euro	4	2	1.262	156-9.500	128,9-5.000	6	2D-D	17-17	220x-x-	755	18	4T Synth 5W-40 Race
959 Panigale Red	21.900 Euro	4	2	955	157-10.500	107,4-9.000	6	2D-D	17-17	171x-x-	830	17	-
959 Panigale White	22.900 Euro	4	2	955	157-10.500	107,4-9.000	6	2D-D	17-17	171x-x-	830	17	-
1299 Panigale ABS	26.900 Euro	4	2	1.285	205-10.500	144,6-8.750	6	2D-D	17-17	166,5x-x-	830	17	4T Synth 5W-40 Race
1299 Panigale S ABS	34.900 Euro	4	2	1.285	205-10.500	144,6-8.750	6	2D-D	17-17	166,5x-x-	830	17	4T Synth 5W-40 Race
Panigale R	45.900 Euro	4	2	1.198	205-11.500	136,2-10.250	6	2D-D	17-17	162x-x-	830	17	4T Synth 5W-40 Race
1299 Superleggera	119.900 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SuperSport	17.490 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SuperSport S	19.900 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scrambler Sixty2	10.990 Euro	-	2	399	41-8.750	34,3-7.750	6	2D-D	18-17	167x-x-	790	14	4T Synth 5W-40 Race
Scrambler Icon	12.490 Euro	-	2	803	75-8.250	68-5.750	6	2D-D	18-17	170x-x-	790	13,5	4T Synth 5W-40 Race
Scrambler Fullthrottle	13.490 Euro	-	2	803	75-8.250	68-5.750	6	2D-D	18-17	170x-x-	790	13,5	4T Synth 5W-40 Race
Scrambler Real Enduro	15.490 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scrambler Flat Track Pro	14.490 Euro	-	2	803	75-8.250	68-5.750	6	2D-D	18-17	170x-x-	790	13,5	4T Synth 5W-40 Race
Scrambler Cafe Racer	16.900 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

INDIAN

Uniteks Motor

A.O.S.B. 10039 Sokak No: 30 Çiğli 35620 İzmir (232) 328 33 78 www.uniteksmotordivision.com

Chief Classic Black	33.093 USD	-	-	-	-	138.9-	-	-	16-16	354x2.360x1.025	660	20.8	-
Chief Classic Indian Red	30.914 USD	-	-	-	-	138.9-	-	-	16-16	354x2.360x1.025	660	20.8	-
Chief Classic Thunder Siyah	27.330 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dark Horse Thunder Black Smoke	31.421 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chief Vintage	37.922 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chief Vintage Indian Kırmızı	37.344 USD	-	-	-	-	138.9-	-	-	16-16	364x2.634x1.025	660	20.8	-
Chief Vintage Koyu Siyah	35.119 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chieftain Silver Smoke-Mat G.	37.721 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chieftan Indian Red	40.320 USD	-	-	-	-	138.9-	-	-	16-16	370x2.571x1.022	660	20.8	-
Chieftan Thunder Black	37.550 USD	-	-	-	-	138.9-	-	-	16-16	370x2.571x1.022	660	20.8	-
Roadmaster Blue Diamond	46.252 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Roadmaster Indian Kırmızı/Fildişi	40.252 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scout Indian Red	21.101 USD	-	-	-	-	97,7-	-	-	16-16	244x2.311x880	635	-	-
Scout Thunder Smoke Black	20.401 USD	-	-	-	-	97,7-	-	-	16-16	244x2.311x880	635	-	-
Scout Thunder Black	19.973 USD	-	-	-	-	97,7-	-	-	16-16	244x2.311x880	635	-	-
Scout Sixty Indian Red	18.967 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scout Sixty Thunder Black	18.967 USD	-	-	-	-	97,7-	-	-	16-16	244x2.311x880	635	-	-

HARLEY-DAVIDSON

Bosphorus

Atatürk Oto San. Sit 53. Sok. No:3 Maslak - İstanbul (212) 356 53 53 www.bosphorusmotor.com

Street 750	10.768 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sportster 883 Iron	14.167 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sportster 883 Super Low	13.958 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XL1200C Custom	16.907 Euro	4	2	1.202	-	98-3.200	-	-	16-16	251x2,215x-	710	17	4T Synth 10W-50 Race
XL1200X Forty Eight	17.323 Euro	4	2	1.202	-	98-3.200	6	D-D	16-16	251x2,255x-	710	7,9	4T Synth 10W-50 Race
XL1200T Super Low 1200 T	17.654 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sportster 1200 Roadster	17.987 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dyna Street Bob 1690	20.195 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
Dyna Low Rider 1690	22.387 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
Dyna Low Rider S 1690	27.668 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
Dyna Wide Glide 1801	23.053 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dyna Fat Bob 1690	23.832 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Softail Slim 1690	27.387 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
Softail Slim S 1690	29.713 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
Softail Deluxe 1690	29.363 Euro	4	2	1,690	-	132-3.250	-	-	16-16	313x2,400x-	670	18,9	4T Synth 10W-50 Race
Softail Breakout 1690	29.480 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
Softail Fat Boy 1690	29.911 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Softail Fat Boy S 1801	32.352 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Softail Fat Boy Special 1690	30.359 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Softail Heritage Classic 1690	31.357 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V-Rod Night Rod Spec 1247	25.850 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V-ROD Muscle 1247	26.390 Euro	4	2	1,250	-	115x6.500	-	-	-	292x2,410x-	705	18,9	4T Synth 10W-50 Race
Road King Classic 1690	33.748 Euro	4	2	1.584	-	131-3.500	6	2D-D	17-16	355x2,465x1,000	715	22,7	4T Synth 10W-50 Race
Road King 1690	33.748 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Road King Special 1745	36.490 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Street Glide Special 1745	37.136 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Road Glide Special 1745	37.684 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Road Glide Ultra 1745	39.627 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ultra Limited 1745	41.338 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ultra Limited Low 1745	41.338 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CVO Pro Street Glide 1868	54.741 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
CVO Limited 1868	57.814 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
Freewheeler 1745	41.123 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tri Glide Ultra 1745	51.999 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

E-MON

Uğur Motorlu Araçlar

Yeşil Mah. 829 Sokak No:14 Nazilli - Aydın (256) 315 50 00 www.e-mon.com.tr

E-Mon Assist SS	3.590 TL	-	-	-	-	-	-	K-K	10-10	90x1,670x700	-	-	-
E-Mon Assist DS	4.290 TL	-	-	-	-	-	-	K-K	10-10	114x1,970x700	-	-	-
E-Mon Classic	3.090 TL	-	-	-	-	-	-	D-K	10-10	97x1,700x660	-	-	-
E-Mon Miracle 3.0	3.790 TL	-	-	-	-	-	-	D-K	10-10	119x1,800x700	-	-	-
E-Mon Rank 3000	3.650 TL	-	-	-	-	-	-	D-K	12-12	104x1,800x730	-	-	-
E-Mon Trans	3.390 TL	-	-	-	-	-	-	D-K	10-10	113x1,800x730	-	-	-
E-Mon TT Car-Go	5.790 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E-Mon Diamond	3.490 TL	-	-	-	-	-	-	D-K	10-10	-	-	-	-
E-Mon Duo Bike	3.190 TL	-	-	-	-	-	-	D-K	-	118x1,800x680	-	-	-
E-Mon E-Cub 3000	3.690 TL	-	-	-	-	-	-	D-K	17-17	106x1,900x720	-	-	-
E-Mon X Man	3.590 TL	-	-	-	-	-	-	D-K	10-10	89x1,650x710	-	-	-

HERO

Asya Dış Ticaret

Kısıklı Mah. Bosna Bulvarı No:29 Üsküdar - İstanbul (216) 311 93 93 www.heromotor.com.tr

Thriller 150	5.225 TL	4	1	-	14,4-7.000	12,8 - 6.500	5	D-D	18-18	142 x 2.060 x766	790	12,3	4T Synth 10W-50 Race
Glamour 125	4.382 TL	4	1	-	9,1 - 7.000	10,3 - 4.000	4	D-K	18-18	129x2.005x735	790	13,6	4T Synth 10W-50 Race
Pleasure 100 Döküm Jant	4.865 TL	4	1	-	6,8 - 7.000	7,8 - 5.000	AV	K-K	10-10	-x1.750x705	750	5	4T Synth 10W-50 Race
Dash LX	4.929 TL	4	1	110,9	8,4-x	8,3-6.500	-	-	12-10	109x1.841x695	-	5,5	-
Dash VX	5.126 TL	4	1	110,9	8,4-x	8,3-6.500	-	-	12-10	110x1.841x695	-	5,5	-
Duet LX	5.013 TL	4	1	110,9	8,4-x	8,3x6.500	-	-	10-10	115x1.830x725	-	5,5	-
Duet VX	5.172 TL	4	1	110,9	8,4-x	8,3x6.500	-	-	10-10	116x1.830x725	-	55	-
T-Sport 150 Arka Kapmana	5.753 TL	4	1	149,2	15,6-x	13,5x7.000	5	D-K	18-18	147x2.100x780	-	12,1	-
T-Sport 150 Arka Disk	5.927 TL	4	1	149,2	15,6-x	13,5x7.000	5	D-D	18-18	147x2.100x780	-	12,1	-
Hunk 150 Arka Kampana	6.026 TL	4	1	149,2	15,6-x	13,5x7.000	5	D-K	18-10	147x2.080x765	-	12,4	-
Hunk 150 Arka Disk	6.242 TL	4	1	149,2	15,6-x	13,5x7.000	5	D-D	18-10	147x2.080x765	-	12,4	-
Karizma R	6.768 TL	4	1	223	19,2-x	19,35x6.000	5	D-K	18-18	154x2.125x755	-	15	-

HONDA

Honda Motor

Atatürk Mah. Turgut Özal Cad. No:123 Şekerpınar - Kocaeli (262) 648 86 86 www.honda.com.tr

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
1400 GTR (2016)	19.750 Euro	4	4	1.352	157,7-8.800	136-6.200	6	2D-D	17-17	300x2.230x790	815	22	4T Synth 5W-40 Race
ZZR 1400 ABS	19.650 Euro	4	4	1.352	200-9.500	154-7.500	6	2D-D	17-17	215x2.170x760	800	22	4T Synth 5W-40 Race
ZZR 1400 ABS Performance Sport	22.300 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ninja H2	36.800 Euro	4	4	998	210-11.000	133,5-10.500	6	2D-D	17-17	238x2.085x770	825	17	-
Ninja H2 Carbon	41.600 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ninja H2R	72.500 Euro	4	4	998	326-14.000	165-12.500	6	2D-D	17-17	216x2.085x770	830	17	-
ZX 10 R	21.400 Euro	4	4	998	184-11.700	115-9.500	6	2D-D	17-17	175x2.065x705	825	17	4T Synth 5W-40 Race
ZX 10R KRT Replica	21.600 Euro	4	4	998	210-13.000	113,5-	6	2D-D	17-17	206x2.090x740	835	17	-
ZX 10RR	25.450 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Z 1000 SX	16.700 Euro	4	4	1.043	136,1-9.600	110-7.800	6	2D-D	17-17	228x2.105x790	820	19	4T Synth 5W-40 Race
Z 1000	15.250 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Z 1000 R	17.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Z 900	11.000 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ninja 650	9.200 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ninja 650 KRT Edition	9.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Z 650	8.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Versys 1000	15.700 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Versys 650	10.000 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Versys 650 Special Edition	10.200 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Versys-x 300	7.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vulcan S	9.450 Euro	4	-	649	61-7,500	63-6,600	6	D-D	18-17	225x2,310x880	705	14	-
Vulcan S Special Edition	9.800 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vulcan S Cafe	10.050 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J300	6.450 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J300 Special Edition	6.650 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ZX 636 KRT Edition (2016)	13.700 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 5W-40 Race
ZX 636 KRT Edition ABS (2016)	14.950 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 5W-40 Race
Ninja 300 KRT Edition (2016)	6.000 Euro	4	2	296	39-11,000	27-10,000	6	D-D	17-17	172x20,15x715	785	17	4T Synth 5W-40 Race
Ninja 300 KRT Edition ABS (2016)	6.800 Euro	4	2	296	39-11,000	27-10,000	6	D-D	17-17	174x20,15x715	785	17	4T Synth 5W-40 Race
Ninja 250 SL (2016)	3.900 Euro	4	1	249	28-9,700	22,6-8,200	6	D-D	17-17	151x1,935x685	780	11	-
Ninja 250 SL ABS (2016)	4.350 Euro	4	1	249	28-9,700	22,6-8,200	6	D-D	17-17	152x1,935x685	780	11	-
Z 250 SL (2016)	3.900 Euro	4	1	249	28-9,700	22,6-8,200	6	D-D	17-17	148x1,939x700	785	11	-
Z 300 (2016)	5.650 Euro	4	2	296	39-11,000	27-10,000	6	D-D	17-17	168x2,015x715	785	17	4T Synth 5W-40 Race
Z 300 ABS (2016)	6.120 Euro	4	2	296	39-11,000	27-10,000	6	D-D	17-17	170x2,015x715	785	17	4T Synth 5W-40 Race
KLX 250 (2016)	4.585 Euro	4	1	249	21,7-7.500	20,5-7.000	6	D-D	21-18	138x2.200x820	890	7,7	4T Synth 10W-50 Offroad Race
VN 900 Classic (2016)	9.900 Euro	4	2	903	54-6.000	82-3.500	5	D-D	16-15	253x2.465x1.005	680	20	4T Synth 5W-40 Race
VN 900 Custom (2016)	10.200 Euro	4	2	903	54-6.000	82-3.500	5	D-D	21-15	250x2.405x895	685	20	4T Synth 5W-40 Race

KTM

Spormoto

Eğitim Mh. Kasap İsmail Sk. No:2 Aska İş Merkezi 1/2 Hasanpaşa-Kadıköy-İstanbul (216) 349 16 40 www.spormoto.com

RC 125 ABS	17.499 TL	4	1	124,7	14,7-	-	6	-	17-17	135x-x-	-	10	-
RC 200	15.999 TL	4	1	199,5	26-	-	6	-	17-17	137,5x-x-	-	10	-
RC 250 ABS	19.499 TL	4	1	248,8	31-	-	6	-	17-17	147x-x-	-	10	-
RC 390 ABS	26.499 TL	4	1	373,2	44-	-	6	-	17-17	147x-x-	-	10	-
125 Duke ABS	16.999 TL	4	1	124,7	15-	-	6	-	17-17	127x-x-	-	11	4T Synth 5W-40 Race
200 Duke	13.500 TL	4	1	199,5	26-	-	6	-	17-17	129,5x-x-	-	11	4T Synth 5W-40 Race
250 Duke ABS	18.999 TL	4	1	248,8	31-	-	6	-	17-17	139x-x-	-	11	-
390 Duke ABS	24.499 TL	4	1	373,2	44-	-	6	-	17-17	139x-x-	-	11	-
690 Duke	12.299 Euro	4	1	653,7	63,9-7.500	65-6.550	6	D-D	17-17	149	865	13,5	4T Synth 10W-50 Race
690 Duke R	13.999 Euro	4	1	690	70-	-	6	-	17-17	149,5x-x-	-	14	4T Synth 10W-50 Race
1290 Superduke R	22.550 Euro	4	2	1.301	180-	-	-	-	17-17	189x-x-	-	18	4T Synth 5W-40 Race
1290 Superduke GT	25.950 Euro	4	2	1.301	-	-	6	-	-	-	-	23	-
690 SMC R	13.299 Euro	4	1	690	-	-	6	-	17-17	141x-x-	-	9,5	4T Synth 10W-50 Offroad Race
690 Enduro R	12.999 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1190 ADV	17.550 Euro	4	2	1.195	150-	-	-	-	19-17	212x-x-	-	23	4T Synth 5W-40 Race
1190 ADV R	18.550 Euro	4	2	1.195	150-	-	-	-	21-18	217x-x-	-	23	4T Synth 5W-40 Race
1290 Super Adventure	25.950 Euro	4	2	1.301	160-	-	-	-	19-17	229x-x-	-	30	-

Model	Fiyat		Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
CB 125 ACE	4.750	TL	4	1	125	6,5-7.500	9,8-5.000	4	-	-	-x2.060x750	795	10	-
CB 125E	5.850	TL	4	1	125	10,14-7.750	10,4-6.250	5	2D-K	-	130x2.050x760	780	13,5	-
CBF 150	6.600	TL	4	1	149	8,5-7.500	12,5-5.250	5	-	-	-x2.075x750	780	13	4T 10W-40 Street
Activa S	6.700	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spacy a	7.450	TL	4	1	108	7,5-7.000	8,4.-5.750	AV	D-K	12-10	-x1815x685	735	6,5	4T 10W-30 Street
PCX 125	10.100	TL	-	-	124,9	11,1-8.000	11,5-6.000	AV	-	-	-x1.917x738	761	6,2	4T 10W-30 Street
PCX 150	11.200	TL	4	1	-	10-8.500	14-5.000	-	-	-	-x1.930x740	760	8	4T 10W-30 Street
Forza ABS	21.300	TL	4	1	279	25,8-7.500	26-5.000	-	-	-	192x2.165x755	716	11,5	-
NC 750 D Integra	39.800	TL	4	2	-	40.3-6.250	68-4.750	6	-	-	-x2.195x810	790	14.1	4T 10W-40 Street
Wing-go	5.300	TL	4	1	97,1	4,7-8.000	7-4.500	-	-	-	-x1,910x685	770	3.7	-
CBR 125 R	12.400	TL	4	1	124,7	13,6-10.000	10,6-8.000	6	D-D	17-17	119x1.920x675	776	10	4T 10W-40 Street
CBR 250 R	16.600	TL	-	-	249,4	26-8.500	22,9-7.000	6	-	-	x-2.030x709,5	784	13	4T 10W-40 Street
CBR 500 R	28.800	TL	-	2	471	35-8.500	43-7.000	6	-	-	-x2.075x740	785	15.7	4T 10W-40 Street
CBR 650 F	39.400	TL	4	4	649	64-11.000	63-8.000	6	-	-	-x2.110x755	810	17.3	-
CBR 600 RR	47.800	TL	4	4	599	117-13.000	66-11.000	6	2D-D	17-17	163x2.010x690	820	18	4T Synth 5W-40 Race
CBR 1000 RR Fireblade	72.800	TL	4	4	998	172-11.250	114-10.000	6	2D-D	17-17	179x2.030x720	831	18	4T 10W-40 Street
CBR 1000 RR Fireblade SP	85.700	TL	4	4	998	-	-	6	2D-D	17-17	-	-	18	4T 10W-40 Street
CRF 250 L	17.700	TL	4	1	250	17-8.500	22-7.000	6	-	-	-x2.195x815	875	7.7	4T 10W-40 Offroad
CRF 250 Rally	21.700	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T 10W-40 Offroad
NC 750 X	34.700	TL	4	2	745	40.3-6.250	68-4.750	6	-	-	-x2.210x840	830	14.1	-
NC 750 X DCT	37.300	TL	4	2	745	54,8-6.250	68-4.750	-	-	-	229x2.210x840	-	14,1	-
VFR 800 X Crossrunner	47.800	TL	4	-	782	75-10.000	74-9.250	6	-	-	-x2.130x800	816	21.5	4T 10W-40 Street
VFR 1200 X Crosstourer	65.100	TL	4	4	1.237	95-7.750	126-6.500	6	-	-	-x2.285x915	850	21.5	4T 10W-40 Street
VFR 1200 X Crosstourer DCT	68.000	TL	4	4	1.237	95-7.750	126-6.500	6	-	-	-x2.285x915	850	21.5	4T 10W-40 Street
CRF1000L Africa Twin MT	50.400	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CRF1000L Africa Twin DCT	53.100	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CB 650 F	37.400	TL	4	4	649	64-11.000	63-8.000	6	-	-	-x2.110x755	810	17.3	-
NC 750S	30.600	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NC 750 S DCT	32.700	TL	4	2	745	54,8-6.250	68-4.750	-	-	-	226x2,195x750	-	14,1	4T 10W-40 Street
CB 500 F	27.400	TL	-	2	471	35-8.500	43-7.000	6	-	-	-x2.075x780	785	15.7	4T 10W-40 Street
MSX 125	11.100	TL	-	1	125	7.2-7.000	11-5.250	4	-	-	-x1.760x775	765	5.5	4T 10W-40 Street
CTX 1300	64.300	TL	4	-	1.261	62-6.000	106-4.500	5	-	-	-x2.380x940	735	19	-
Goldwing F6B	88.100	TL	4	6	1.832	87-5.500	167-4.000	5	-	-	-2.605x945	725	25	-
GL 1800 Goldwing ABS	107.600	TL	4	6	1.832	118-5.500	167-4.000	5	2D-D	18-16	366x2.635x945	740	25	
Goldwing F6C	79.200	TL	4	6	1.832	85-5.500	167-4.000	5	-	-	-x2.473x942	734	23.2	-

KANUNİ

Kuralkan

Eski İzmit Yolu Üzeri Tepeören Mevki Tuzla - İstanbul (216) 581 21 21 www.bajaj.com.tr

Cup 100 S	3.500	TL	4	1	97	6,12-8.000	-	4	D-T	17-17	92x1.900x680	760	3,5	4T 15W-50 Street
Breton S 100	3.600	TL	4	1	98,6	7,48-8.500	-	5	D-T	18-18	101x1,950x750	730	11	4T 15W-50 Street
Breton S 125	3.700	TL	-	-	125	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Windy S 125	4.300	TL	-	-	125	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Breton 125	3.400	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seyhan 150 C	4.570	TL	4	1	149,4	12-9.000	10,2-7.000	5	D-T	18-16	122x2.100x820	-	12,5	4T 15W-50 Street
RS125	4.300	TL	4	1	124,6	9,11-8.000	-	AV	D-T	12-10	92x1,820x680	740	6	4T 15W-50 Street
Ruby S 100	4.600	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ronny S 150	4.750	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Explorer 150	5.800	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GV170	5.100	TL	4	1	169	15,1-7.500	-	5	D-T	18-16	125x1,970x810	765	18,5	4T 15W-50 Street
S170T	5.100	TL	4	1	169	15,1-7.500	-	5	D-T	18-16	115x1,980x720	755	18	4T 15W-50 Street
ATV U Off Road 200	10.080	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ATV U Off Road 150	8.064	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ATV U Off Road 125	4.646	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ATV Off Road 180	9.400	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

KAWASAKI

Z-Moto

Tuğlacıbaşı Mah. İntaş Sitesi B Blok No: 14 Kızıltoprak - İstanbul (216) 449 34 20 www.kawasaki.com.tr

Model	Fiyat		Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
1290 Super Adventure S	21.950	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1290 Super Adventure R	22.650	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
125 XCV	8.149	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
250 EXC-F	10.699	Euro	4	1	249,9	-	-	-	-	21-18	103x-x-	-	8,5	4T Synth 10W-50 Offroad Race
250 EXC-F Six Days	11.499	Euro	4	1	249,9	-	-	-	-	21-18	-	-	8,5	4T Synth 10W-50 Offroad Race
350 EXC-F	12.399	Euro	4	1	349,7	-	-	-	-	21-18	104x-x-	-	8,5	4T Synth 10W-50 Offroad Race
350 EXC-F Six Days	13.399	Euro	4	1	349,7	-	-	-	-	21-18	-	-	8,5	4T Synth 10W-50 Offroad Race
450 EXC	12.899	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Offroad Race
450 EXC Six Days	13.899	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Offroad Race
500 EXC	13.399	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Offroad Race
500 EXC Six Days	14.399	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Offroad Race
250 EXC	9.399	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2T Synth Offroad Race
250 EXC Six Days	10.199	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2T Synth Offroad Race
300 EXC	11.799	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2T Synth Offroad Race
300 EXC Six Days	12.799	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2T Synth Offroad Race
690 Enduro R	12.999	Euro	4	1	690	67-	-	6	-	21-18	139,5x-x-	-	12	-
250 Free Ride	8.249	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
350 Free Ride	11.799	Euro	-	1	349,7	-	-	6	-	-	99,5x-x-	-	5,5	4T Synth 10W-50 Race
50 SX	4.049	Euro	2	1	49	-	-	-	-	-	39,8x-x-	-	2,3	2T Synth Offroad Race
65 SX	5.084	Euro	2	1	64,9	-	-	6	-	-	53x-x-	-	3,5	2T Synth Offroad Race
85 SX 17"/14"	5.804	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
85 SX 19"/16"	5.804	Euro	2	1	84,9	-	-	6	-	-	67,5x-x-	-	7	-
125 SX	8.499	Euro	2	1	124,8	-	-	6	-	-	87,8x-x-	-	7	2T Synth Offroad Race
150 SX	8.599	Euro	2	1	143,9	-	-	6	-	-	87,8x-x-	-	7	2T Synth Offroad Race
250 SX	9.699	Euro	2	1	249	-	-	5	-	-	95,9x-x-	-	7	2T Synth Offroad Race
250 SX-F	8.999	Euro	4	1	249,9	-	-	5	-	-	98,2x-x-	-	7	4T Synth 10W-50 Offroad Race
250 SX-F Factory	10.199	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Offroad Race
350 SX-F	10.999	Euro	4	1	349,7	-	-	5	-	-	99,9x-x-	-	7	4T Synth 10W-50 Offroad Race
450 SX-F	11.399	Euro	4	1	449,9	-	-	4	-	-	100,4x-x-	-	7	4T Synth 10W-50 Offroad Race
450 SX-F Factory	13.399	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Offroad Race

KYMCO

Uğur Motorlu Araçlar

Yeşil Mah. 829 Sokak No:14 Nazilli - Aydın (256) 315 50 00 www.kymco.com.tr

Agility 125	4.750	TL	4	1	125	9,2-7.500	9,6-6.500	CVT	D-K	12-12	109x1,940x685	785	5	15W-50 4T Sentetik Street 1L
Agility 200i	7.704	TL	4	1	163	10,9-7.500	12-5.500	CVT	D-D	16-16	126x2,040x740	840	6	10W-40 4T Sentetik Street 1L
People One 125i	7.904	TL	4	1	124	9,3-7.500	9,5x6.000	CVT	D-K	16-14	124x2,010x690	760	6	15W-50 4T Sentetik Street 1L
Süper 8 125	6.168	TL	4	1	125	9,3-7.500	9,5x6.000	CVT	D-K	14-14	120x2,030x745	780	6	15W-50 4T Sentetik Street 1L
Xciting 250Ri	14.420	TL	4	1	249	21,7-8.250	21,1-6.500	CVT	2D-D	15-14	198x2,255x800	775	12,8	10W-40 4T Sentetik Street 1L
Downtown 300i	18.039	TL	4	1	298,9	29,3-7.750	30,1-6.250	CVT	D-D	14-13	188x2,205x815	775	12,5	10W-40 4T Sentetik Street 1L
Downtown 300i ABS	26.039	TL	4	1	298,9	29,3-7.750	30,1-6.250	CVT	D-D	14-13	-	-	-	10W-40 4T Sentetik Street 1L
Xciting 400i	23.191	TL	4	1	399,6	35,5-7.500	37,7-6.250	CVT	2D-D	15-14	209x1,975x820	810	12,5	10W-40 4T Sentetik Street 1L
MXU 150	13.197	TL	4	1	151	9,8-7.750	10,5-5.500	CVT	2K-D	10-10	185x1,786x958	750	8	10W-40 4T ATV Sentetik 1L
MXU 300R	22.442	TL	4	1	271	19,4-7.000	21,5-6.000	CVT	2D-D	10-10	237x1,980x1,110	820	12,5	10W-40 4T ATV Sentetik 1L
MXU 500 IRS 4x4	35.510	TL	4	1	498,6	19,8-5.750	30,5x3.700	CVT	2D-D	12-12	347x2,203x1,223	890	16,5	10W-40 4T ATV Sentetik 1L
UXV 500i	48.765	TL	4	1	498,5	18,7-5.500	30,1-3.700	CVT	2D-D	12-12	574x2,870x1,460	805	32	10W-40 4T ATV Sentetik 1L

MOTO GUZZI

Trend Motosiklet

Acıbadem Mah. Ali Dede Sok. No:4 Kadıköy - İstanbul (216) 242 08 00 www.trendmoto.com.tr

MGX 21 Flying Fortress	30.000	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V7 III Stone 750	11.520	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V7 III Special 750	12.600	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V7 III Racer 750	14.590	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V7 III 50 Anniversario	14.590	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V9 Bobber 850	13.000	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V9 Roamer 850	13.000	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIAL

Uğur Motorlu Araçlar

Yeşil Mah. 829 Sokak No:14 Nazilli - Aydın (256) 315 50 00 www.mondialmotor.com.tr

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
100 MFH	3.190 TL	4	1	97	6,4-7500	7,0-5000	4	D-K	17-17	91x1.920x690	-	4,5	-
100 SFC Automatic X	3.190 TL	4	1	97	5,9-8000	6,2-5000	AV	K-K	17-17	97x1.910x690	-	3,8	-
100 SFC Snappy X	2.990 TL	4	1	97	5,9-8000	6,4-5000	4	K-K	17-17	91x1.865x660	-	3,8	-
100 SFC Exclusive	3.290 TL	4	1	97	5,9-8000	6,2-5000	4	D-K	17-17	97x1.910x660	-	3,8	-
100 SFS Sport	3.290 TL	4	1	97	5,9-8000	6,4-5500	4	D-K	17-17	97x1.900x700	-	4,2	-
100 Masti	3.390 TL	4	1	97	9,1-8500	8-8000	5	D-K	17-18	99x1.830x730	-	10	-
100 Masti X	3.490 TL	4	1	97	9,1-8500	8-8000	5	D-K	17-18	99x1.830x730	-	9	-
100 UAG	2.990 TL	4	1	97	9,1-8500	8-8000	5	K-K	18-18	99x1.930x705	-	9	-
135 UAG	3.390 TL	4	1	135	11,8-8,500	10,5-7500	5	K-K	18-18	99x1.930x705	-	9	-
150 Masti	3.590 TL	4	1	149	12-8500	11-7500	5	D-K	17-18	99x1.830x730	-	12	-
175 Masti X	3.690 TL	4	1	162	12,7-8500	12,9-6500	5	D-K	17-18	99x1.830x730	-	9	-
100 Superboy	3.250 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
125 MH Drift	4.590 TL	4	1	135	12,7-9000	10,5-7500	5	D-K	18-18	129x1.980x710	-	16,5	-
MH Minor	4.290 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
150 MH Drift	4.790 TL	4	1	162	14-9.000	12-7.500	5	D-K	18-18	119x1,980x710	-	16,5	-
150 KT	4.240 TL	4	1	149	11,5-8500	10,5-7500	5	D-K	18-16	128x2.085x830	-	12	-
150 MG Superboy	3.590 TL	4	1	149	12-8500	11-7500	5	D-K	18-18	99x1,830x730	-	10	-
150 MR Vulture	4.690 TL	4	1	162	14-9000	12-7500	5	D-K	18-16	125x1.955x830	-	16,5	-
150 Z-One	5.490 TL	4	1	149	10,4-7000	11,5-5500	5	D-K	17-17	125x2.040x755	-	18	-
180 Z-One S	6.390 TL	4	1	179	15,2-8500	13,5-7000	5	D-K	17-17	125x2.040x755	-	18	-
Buccaneer 250i	12.990 TL	4	2	248,9	18,1-8.500	18,5-6.000	5	D-D	17-15	140x2,040x785	-	13	-
50 Revival	3.690 TL	4	1	49,6	3-7500	3,1-6500	CVT	D-K	10-10	85x1.690x695	-	6	-
100 Loyal	3.990 TL	4	1	97	4,5-7500	4,65-7000	CVT	D-K	10-10	90x1.960x710	-	4,5	-
100 RT	3.890 TL	4	1	97	6,7-7000	7,8-5500	CVT	D-K	10-10	100x1.820x690	-	5	-
100 NT Turkuaz	3.890 TL	4	1	97	4,6-7500	4,6-6500	AV	D-K	12-10	104x1,850x700	-	5	-
125 NT Turkuaz	3.990 TL	4	1	125	7,5-7000	8,6-5000	CVT	D-K	12-10	104x1.850x700	-	5	-
125 ZNU	4.090 TL	4	1	124,6	8,7-7500	9,5-5000	CVT	D-K	10-10	97x1.891x872	-	5	-
150 Mash	4.390 TL	4	1	150	8,7-7500	8,5-6000	CVT	D-K	13-13	116x1.970x705	-	6	-
150 Sentor	5.500 TL	4	1	149	11,6-8000	11-6000	5	D-K	18-16	129x2.110x790	-	14	-
150 X-Treme Max	5.490 TL	4	1	149	11,3-8000	11,1-7000	5	D-D	21-18	135x2.090x815	-	10	-
200 X-Treme Maxx	5.790 TL	4	1	197	14-7500	15-6000	5	D-D	-	127x2.090x815	-	10	-
250 X-Treme Enduro	13.190 TL	4	1	250	22,7-7500	24-6000	AV	D-D	21-18	137x2.225x815	-	10	-
Yeni RX3i Evo	13.990 TL	4	1	250	24,8-9000	22,5-7000	6	D-D	19-17	-x2.230x868	-	15	-
Terratrack 200	8.990 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MOTORAN

Uniteks Motor

A.O.S.B. 10039 Sokak No: 30 Çiğli 35620 İzmir (232) 328 33 78 www.uniteksmotordivision.com

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
TORRO LX 100 CUP	2.890 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ORCA 100 CUP	3.290 TL	4	1	97	5.9-5.000	-	4	D-K	17-17	90x1.890x685	-	3.8	-
ZS 100 CUP	2.850 TL	4	1	97	5.9-5.000	-	4	D-K	17-17	90x1.925x670	-	3.5	-
HJ 100 CG	2.950 TL	4	1	97	-	-	5	K-K	18-18	108x1.880x740	-	9	-
HJ 125 CG	3.140 TL	4	1	124	-	-	5	K-K	18-18	115x2.010x780	-	12	-
DANTE 100	3.390 TL	4	1	98	7.7-8.500	-	5	D-K	18-18	104x1.930x780	-	12	-
DANTE 139	3.490 TL	4	1	137	10.7-8.000	-	5	D-K	18-18	104x1.930x750	-	12	-
Scorpian CDI (Bronze CG 100 CC)	3.190 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scorpian CDI (Bronze CG 170 CC)	3.290 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ALLEGRO 50	3.690 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ALLEGRO 80	3.790 TL	4	1	72	4.29-7.500	-	CVT	D-K	10-10	83x1.735x650	-	4.5	-
MAXIMUS 150	4.290 TL	4	1	150	7.64-7.500	-	CVT	D-K	13-13	112x1.950x730	-	6	-
CRAZY 125	4.390 TL	4	1	124	10.7-9.500	-	5	D-K	12-12	108x1.770x790	-	12.5	-
FABIO 150	3.990 TL	4	1	149.6	11.9-8.000	-	5	D-K	18-16	110x1.990x840	-	10.5	-
E-Bike MTZ 3000	3.690 TL	-	-	-	-	-	-	D-K	12-12	-x1.870x670	-	-	-
E-Bike FELIX UNO 1000	4.090 TL	-	-	-	-	-	-	K-K	10-10	-	-	-	-

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
125 X-Ride	6.766 Euro	2	1	249.32	-	66.4-72	5	D-D	21-18	-	-	9.5	-
290 X-Ride	8.519 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
X Y 125	4.602 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE-F250 R	10.116 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE-F250 SD Six Days	10.201 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE-F250 F	11.334 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE-F300 R	13.081 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE-F300 Six Days	13.189 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE-F450 R	13.470 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE-F450 Six Days	13.578 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE 250 2T R	9.255 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE 250 2T Six Days	9.340 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE 250 2T Factory	10.141 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE 300 2T R	11.805 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE 300 2T Six Days	11.913 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scorpa SR Twenty 125	6.950 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scorpa SR Twenty 250	7.350 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scorpa SR Twenty 300	9.550 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scorpa T-Ride 125	6.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scorpa T-Ride 280	8.250 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scorpa TY125	4.260 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

OSET

Rider Moto

Yeni İncek Bulvarı No:318 Taşpınar / Gölbaşı - Ankara (312) 499 36 33 www.rider.com.tr

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
OSET 12,5 ECO	6.455 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OSET 12,5 RACING	7.300 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OSET 16,0 ECO	8.000 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OSET 16,0 RACING	9.600 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OSET 20,0 LITE	8.900 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OSET 20.0 ECO	9.800 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OSET 20,0 RACING	10.600 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

SKYTEAM

Asya Dış Ticaret

Kısıklı Mah. Bosna Bulvarı No:29 Üsküdar - İstanbul (216) 311 93 93 www.heromotor.com.tr

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
BUBBLY 125	4.472 TL	4	1	124	6,7x-	7,3-6.500	4	D-K	8-8	80x1.375x600	700	6,2	-
SKYMAX 125	4.757 TL	4	1	124	6,7x-	7,3-6.500	4	D-K	10-10	78x1.550x620	740	2,4	-
SKYMAX-PRO 125	5.663 TL	4	1	124	6,7x-	7,3-6.500	4	D-K	12-12	76x1.640x620	740	5,5	-
T-REX 125	5.131 TL	4	1	124	6,7x-	7,3-6.500	4	D-K	10-10	93x1.880x875	760	3,8	-
V-RAPTOR 250	7.038 TL	4	1	223	15x-	16,5-5.500	5	D-D	18-14	123x2.092x870	780	10	-
ACE 125	5.510 TL	4	1	125	10x-	8,5-7.500	5	D-K	18-18	87x1.910x680	-	9,2	-

SPADA

Uniteks Motor

A.O.S.B. 10039 Sokak No: 30 Çiğli 35620 İzmir (232) 328 33 78 www.uniteksmotordivision.com

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
CALIANTE 100 CUP EFI	3.190 TL	4	1	109	6.7-8.000	-	4	D-K	17-17	90x1.950x715	-	4	-
X-RAY 150	3.900 TL	4	1	149.4	11-8.500	-	5	D-K	18-18	120x2.060x770	-	13	-
X-FIRE 200 EFI	6.700 TL	4	1	196	15.41-7.500	-	5	D-D	17-17	136x2.050x760	-	16	-
E-LITE 100 CC	3.590 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ANTON 150	5.190 TL	4	1	149.4	11.6-8.000	-	5	D-K	17-17	144x2.030x830	-	18	-
ANTON 200	5.790 TL	4	1	198.8	14.74-7.500	-	5	D-K	17-17	122x2.030x830	-	18	-

SYM

Uniteks Motor

A.O.S.B. 10039 Sokak No: 30 Çiğli 35620 İzmir (232) 328 33 78 www.uniteksmotordivision.com

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
JOYMAX 250 İ	17.990 TL	4	-	249	-	-	5	D-D	14-13	187x2.160x760	-	12	-
WOLF SB 250i	12.990 TL	4	1	249.4	-	-	6	D-D	17-17	173x2.005x790	-	14	-

Model	Fiyat		Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
E-Bike FELIX 1000 (İKİ KİŞİ-3 TEKER)	4.490	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E-Bike LUCCA 2000	3.190	TL	-	-	-	-	-	-	D-K	10-10	-	-	-	-
E-Bike XR 2000	3.190	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MV AGUSTA

Korlas

Bağdat Cad. No:229/2 Göztepe - İstanbul (216) 467 31 17 www.korlas.com.tr

Brutale 1090 ABS	17.900	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 10W-50 Race
Brutale 1090 RR ABS	21.900	Euro	4	4	1.078	158-11.900	100-10.100	6	2D-D	17-17	183x-x-	830	23	4T Synth 10W-50 Race
Brutale 1090 RR Corsa ABS	24.900	Euro	4	4	1.078	158-11.900	100-10.100	6	2D-D	17-17	183x-x-	830	23	4T Synth 10W-50 Race
F4 ABS	23.900	Euro	4	4	998	201-13.600	111-9.600	6	2D-D	17-17	190x-x-	830	17	-
F4 RR ABS	30.900	Euro	4	4	998	212-13.600	115-9.300	6	2D-D	17-17	175x-x-	830	17	-
F4 RC	48.900	Euro	4	4	998	195-13.400	110,8-9.600	6	2D-D	17-17	191x-x-	830	17	-
F3 675 RC	19.490	Euro	4	3	675	128-14.400	71-10.900	6	2D-D	17-17	173x-x-	805	16,5	4T Synth 5W-40 Race
F3 800 EAS ABS	19.900	Euro	4	3	798	148-13.000	88-10.600	6	2D-D	17-17	173x-x-	805	16,5	4T Synth 5W-40 Race
F3 800 RC	21.490	Euro	4	3	798	148-13.000	88-10.600	6	2D-D	17-17	173x-x-	805	16,5	-
B3 675 EAS+ABS	14.490	Euro	4	3	675	110-12.500	65-12.000	6	2D-D	17-17	167x-x-	810	16,6	-
B3 800 EAS+ABS	16.900	Euro	4	3	798	125-11.600	81-8.600	6	2D-D	17-17	167x-x-	810	16,6	-
B3 800 EAS + ABS RR	17.900	Euro	4	3	798	140-13.100	86-10.100	6	2D-D	17-17	168x-x-	810	16,6	-
DRAGSTER EAS + ABS	16.900	Euro	4	3	798	125-11.600	81-8.600	6	2D-D	17-17	167x-x-	811	16,6	-
DRAGSTER EAS + ABS RR	19.900	Euro	4	3	798	140-13.100	86-10.100	6	2D-D	17-17	168x-x-	811	16,6	-
Rivale EAS ABS	16.900	Euro	4	3	798	125-12.000	84-8.600	6	2D-D	17-17	178x-x-	881	16	4T Synth 5W-40 Race
STRADALE EAS + ABS	17.900	Euro	4	3	798	115-11.000	78,5-9.000	6	2D-D	17-17	181x-x-	870	16	-
Turismo Veloce	19.490	Euro	4	3	798	110-10.000	83-8.00	6	2D-D	17-17	191x-x-	850	22	-
Turismo Veloce Lusso	20.900	Euro	4	3	798	110-10.000	83-8.000	6	2D-D	17-17	192x-x-	850	22	-

PIAGGIO

Trend Motosiklet

Acıbadem Mah. Ali Dede Sok. No:4 Kadıköy - İstanbul (216) 242 08 00 www.trendmoto.com.tr

Liberty New 150	2.950	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Liberty New 150 S	2.950	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Medley 150	3.670	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Medley S 150	3.670	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beverly 350 Sport Touring i.e.	8.750	Euro	4	1	330	33-8.250	32,3-6.250	AV	D-D	16-14	177 x2.215x760	760	13	-
MP3 Business LT 300 ABS	11.050	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MP3 Sport LT 500 ABS	12.150	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

SUZUKI

Suzuki

Acıbadem Mah. Ali Dede Sok. No:4 Kadıköy - İstanbul (216) 242 08 00 www.suzuki.com.tr

V-Strom 1000A	65.950	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V-Storm 650XT	50.950	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T 10W-40 Street
V-Strom 650	46.950	TL	4	4	-	66,6-8.800	60-6.400	6	2D-D	19-17	-x2.290x835	835	20	4T 10W-40 Street
SV650A	36.950	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GSX-R1000A	87.500	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GSX 250RA	20.450	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GSX 250RA MotoGP	20.950	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Burgman 200A	18.450	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GSX-S 1000A (2016)	59.950	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inazuma (2016)	17.450	TL	4	2	-	-	-	6	D-D	17-17	-x2.145x760	780	13.3	-
Address (2016)	7.299	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

SHERCO&SCORPA

Rider Moto

Yeni İncek Bulvarı No:318 Taşpınar / Gölbaşı - Ankara (312) 499 36 33 www.rider.com.tr

125 ST Trial	7.141	Euro	2	1	249.32	-	66.4-72	5	D-D	21-18	-	-	9.5	-
250 ST Trial	7.585	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
300 ST Trial	9.859	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Model	Fiyat		Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
JOYRIDE 200i EVO	13.990	TL	4	1	171.2	-	-	5	D-D	12-12	156x2.100x760	-	7.6	-
HD 2 200i EVO	10.200	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FIDDLE III 200	9.490	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FIDDLE III 125	6.890	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SYMPHONY ST 200 İ	9.490	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SYMPHONY SR 125	6.390	TL	4	-	124.6	-	-	-	D-D	16-16	116x2.000x690	-	5.5	-
CROX 125	6.690	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Orbit 50	4.890	TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

TM RACING

Rider Moto

Yeni İncek Bulvarı No:318 Taşpınar / Gölbaşı - Ankara (312) 499 36 33 www.rider.com.tr

MX 85 14/17	6.290	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MX 85 16/19	6.290	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MX 100 14/17	6.325	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MX 100 16/19	6.325	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MX 85	7.575	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MX 125	8.030	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MX 144	8.295	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MX 250	8.455	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MX 300	10.945	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MX 250 Fi KS	9.836	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MX 300 Fi KS	12.630	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MX 450 Fi KS	12.400	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EN 125	8.295	Euro	2	-	123,3	-	-	6	-	-	98-x-x	95	8,2	-
EN 144	8.645	Euro	2	1	143,3	-	-	6	-	-	98-x-x	95	8,2	-
EN 250	8.734	Euro	2	-	249	-	-	5	-	-	103-x-x	95	8,2	-
EN 300	11.300	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EN 250 Fi ES	10.160	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EN 300 Fi ES	12.150	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SMX 250 Fi KS	10.675	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SMX 450 Fi KS	14.030	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SMX 85 12/12	6.535	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SMR 250 Fi ES	9.785	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SMR 450 Fi ES	12.628	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

TRIUMPH

Korlas

Bağdat Cad. No:299/2 Göztepe - İstanbul (216) 467 31 17 www.korlas.com.tr

Tiger 800 XR ABS	11.690	Euro	-	3	800	94-9.250	79-7.850	6	2D-D	19-17	213x2.215x795	810	19	-
Tiger 800 XRx ABS	13.490	Euro	-	3	800	94-9.250	79-7.850	6	2D-D	19-17	216x2.215x795	810	19	-
Tiger 800 XRt ABS	15.900	Euro	-	3	800	94-9.250	79-7.850	6	2D-D	19-17	222x2.215x795	810	19	-
Tiger 800 XCx ABS	14.790	Euro	-	3	800	94-9.250	79-7.850	6	2D-D	21-17	221x2.215x845	840	19	-
Tiger 800 Xca ABS	16.990	Euro	-	3	800	94-9.250	79-7.850	6	2D-D	21-17	218x2.215x845	840	19	-
Tiger Explorer XR	17.900	Euro	-	3	1.215	137-9.300	123-6.200	6	2D-D	19-17	244x2.230x830	837	20	-
Tiger Explorer XRx	20.490	Euro	-	3	1.215	137-9.300	123-6.200	6	2D-D	19-17	246x2.230x830	837	20	-
Tiger Explorer XCx	21.490	Euro	-	3	1.215	137-9.300	123-6.200	6	2D-D	19-17	253x2.230x830	837	20	-
Tiger Explorer XRt	22.900	Euro	-	3	1.215	137-9.300	123-6.200	6	2D-D	19-17	254x2.230x830	837	20	-
Tiger Explorer XCa	23.900	Euro	-	3	1.215	137-9.300	123-6.200	6	2D-D	19-17	258x2.230x830	837	20	-
Speed Triple	17.900	Euro	4	3	1.050	131,8-12.500	105-7.500	6	2D-D	17-17	189x2.115x780	815	18	4T Synth 5W-40 Race
Speed Triple R	19.900	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 5W-40 Race
Street Triple 675 (2016)	9.990	Euro	4	3	675	106,9-11.700	69-9.100	6	2D-D	17-17	167x2.030x736	805	17,4	-
Street Triple 675 R (2016)	11.290	Euro	4	3	675	107,4-11.700	69-9.100	6	-	17-17	167x2.030x736	805	17	-
Street Triple 800	10.990	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Street Triple R 800	12.490	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Street Triple RS 800	14.900	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rocket III RoadSter ABS A2	23.490	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Thunderbird Storm ABS A1	22.490	Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4T Synth 5W-40 Race

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
Bonneville StreetTwin	11.290 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bonneville Streetcup	12.990 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bonneville Street Scrambler	13.990 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bonneville T100 ABS	12.900 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bonneville T1120 ABS	16.990 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Thruxton 1200 ABS	17.900 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Thruxton 1200 R ABS	19.900 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bobber	19.900 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VESPA

Trend Motosiklet

Acibadem Mah. Ali Dede Sok. No:4 Kadıköy - İstanbul (216) 242 08 00 www.trendmoto.com.tr

Primavera 150 Euro 4	4.899 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Primavera 150 Touring Euro 4	5.200 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sprint S 150	5.200 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Red 125 ABS Euro 4	13.500 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GTS 250 i.e.	6.075 Euro	4	1	244	22-8.250	20.1-6.500	-	D-D	12-12	150x1.940x755	790	9.2	4T Synth 5W-40 Race
GTS 150 ABS E4	5.550 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GTS Super 300 ABS E4	8.150 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GTS Supersport 300 ABS-ASR E4	8.350 Euro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

VICTORY

Uniteks Motor

A.O.S.B. 10039 Sokak No: 30 Çiğli 35620 İzmir (232) 328 33 78 www.uniteksmotordivision.com

Cross Country Titanium	31.557 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cross C. ABS, Havasu Red	25.422 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cross C. Le-Mat Siyah/Kırmızı	31.557 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cross C. Tour Gloss Black/Parlak	28.095 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cross C. Tour Gloss Pearl White	28.439 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cross Country Havasu Kırmızı	28.142 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gunner V15LW36EZ	20.125 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hammer 8-ball Black	23.698 USD	4	-	-	-	-	-	-	18-18	305x2.382x-	660	17	-
Highball, ABS, Matte Black	19.924 USD	4	-	-	-	-	-	-	-	300x2.372x-	635	17	-
Highball Mat Siyah	24.825 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Magnum Crystal Over Havasu Red	26.808 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Magnum Crystal Over Super Steel	26.808 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ness Magnum Midnight Cherry	26.808 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VEGAS 8-Ball Solid Black	22.223 USD	4	-	-	-	-	-	-	21-18	290x2.462x-	640	17	-
Vision V155W36ES	32.649 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vision Gloss Black-Parlak Siyah	30.985 USD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

YAMAHA

Yamaha Motor Türkiye

Fatih Mah. Yakacık Cad. No:23 Samandıra - İstanbul (216) 561 86 10 www.yamaha-motor.com.tr

YBR 125 City	7.499 TL	3	1	123,7	12-8.000	11,6-6.500	5	D-T	18-18	90x1.890x660	765	5,7	-
YS125	10.350 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D'elight 125	9.750 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tricity 155	16.950 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NMax 125 ABS	11.550 TL	4	1	125	12-7.500	11,7-7.250	AV	D-D	13-13	127x1.955x740	765	6,6	-
NMax 155 ABS	12.750 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
X Max 250	17.250 TL	4	1	249,7	20-7.500	20,7-6.250	AV	D-D	15-14	154x2.210x770	785	-	4T Synth 5W-40 Race
X Max 250 ABS	18.750 TL	4	1	249,7	20-7.500	20,7-6.250	AV	D-D	15-14	-x2.210x770	785	-	4T Synth 5W-40 Race
X Max 250 Iron Max	19.950 TL	4	1	249	20,1-7.500	21-6.000	AV	D-D	15-14	182x2.160x790	785	13,2	-
X Max 300 ABS	27.950 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
T-Max ABS	52.000 TL	4	2	530	45,8-6.750	52,3-5.250	AV	2D-D	15-15	219x2.200x775	800	15	4T Synth 5W-40 Race
T-Max ABS DX	61.000 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PW50	6.250 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
YZ85	20.499 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Model	Fiyat	Motor Zamanı	Silindir Sayısı	Silindir Hacmi (cc)	Güç (Bg-devir/dk)	Tork (Nm-devir/dk)	Vites	Frenler	Lastik (ön-arka inc)	A. x U. x G. (mm)	Sele Yüksekliği (mm)	Depo Hacmi (litre)	LIQUI MOLY MOTORBIKE
YZ125	32.199 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
YZ250F	38.499 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
YZ450F	46.499 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XTZ 1200E Super Tenere	79.000 TL	4	2	1.199	110,5-7.250	117-6.000	6	2D-D	19-17	265x2.255x980	845	23	4T Synth 5W-40 Race
SCR 950	46.000 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XSR 700	36.950 TL	4	2	689	73,7-9.000	68-6.500	6	2D-D	17-17	186x2.075x820	815	14	-
XSR 900	45.500 TL	4	3	847	117,3-10.000	87,5-8.500	6	2D-D	17-17	195x2.075x815	830	14	-
MT-125 ABS	17.500 TL	4	1	124,7	11-9.000	12,4-8.000	-	D-D	17-17	-x1.955x740	810	11,5	4T Synth 5W-40 Race
MT-25	17.750 TL	4	2	249	35,5-12.000	22,6-10.000	-	D-D	17-17	165x2.090x745	780	14	-
MT-07 ABS	30.500 TL	4	2	-	55-9.000	68-6.500	-	-D	17-17	-x2.085x745	805	14	4T Synth 5W-40 Race
MT-09 ABS	41.900 TL	4	2	-	55-9.000	68-6.500	-	-D	17-17	-	805	14	4T Synth 5W-40 Race
MT-10 SP	78.000 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tracer 700	38.900 TL	4	2	689	74,8-9.000	68-6.500	6	2D-D	17-17	196x2,138x806	835	17	-
Tracer 900	48.500 TL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FJR 1300 AE	94.000 TL	4	4	1.298	107.5-8.000	138-7.000	5	-D	17-17	-x2.230x750	-	25	4T Synth 5W-40 Race
YZF R125 ABS	19.900 TL	4	1	124,7	14,9-9.000	12,2-8.000	6	D-D	17-17	-x2.015x660	818	13,8	4T Synth 5W-40 Race
YZF R25	18.750 TL	4	2	250	35,5-12.000	22,6-10.000	6	D-D	17-17	166x2.090x720	780	14	-
YZF R6	66.666 TL	4	4	599	133-14.500	68-12.000	6	2D-D	17-17	161x2.040x700	850	17,5	4T Synth 5W-40 Race
YZF R1	91.000 TL	4	4	998	189-12.500	118-10.500	6	2D-T	17-17	172x2.065x720	835	18	4T Synth 5W-40
YZF R1M	122.000 TL	4	4	998	-	-	6	2D-T	17-17	-	835	18	4T Synth 5W-40

ZONTES

Uğur Motorlu Araçlar

Yeşil Mah. 829 Sokak No:14 Nazilli - Aydın (256) 315 50 00 www.zontes.com.tr

S250	11.490 TL	4	1	249	24,1-8.000	30,8-6.500	6	D-D	17-17	146x1,997x767	-	10,3	-

http://www.motoron.com.tr

MOTORUNUZUN GÜCÜNE GÜÇ KATIN!

Almanya'nın 1 numaralı motor yağı markası Liqui Moly'nin "Motorbike Shooter" ürünleri motorunuzu temizleyerek performansını ve hızını artırır, yakıt tüketimini düşürür.

HEMEN DENEMENİZ İÇİN TEK KULLANIMLIK PRATİK KUTUDA ÜSTELİK KUTUSU SADECE

9'90 ₺

LIQUI MOLY
MOTORBIKE

HER MEVSİM, HER HAVA KOŞULUNDA
ROADTEC™ 01
İLE
YOLLAR
SİZİN
METZELER AİLESİNİN YENİ SPOR TOURING RADYAL LASTİĞİ: ROADTEC™ 01
HER TÜRLÜ YOL ZEMİNİNDE MÜKEMMEL KAVRAYIŞ VE UZUN KULLANIM ÖMRÜ İLE
ROADTEC™ 01, İSTER İŞE GİDERKEN İSTER UZUN YOLDA, MOTOSİKLETİNİZLE YAPACAĞINIZ
HER YOLCULUĞUN VAZGEÇİLMEZİ OLACAK.
METZELER.COM İLE YOLCULUĞA SİZ DE KATILIN.
METZELER.COM
METZELER
SHARING INDEPENDENCE™
LAPAS
www.lapas.com.tr
ROADTEC™ 01